



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 201]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 12, 2010/श्रावण 21, 1932

No. 201]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 12, 2010/SHRAVANA 21, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 अगस्त, 2010

सं. टीएएमपी/16/2010-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण महापत्तन न्यास में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए मार्गदर्शियों के अनुसरण में, जो इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के जरिए यांत्रिक प्रहस्तन उपकरण प्रचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/16/2010-टीपीटी

तूतीकोरिन पत्तन न्यास

....

आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2010 के 23वें दिन पारित)

यह प्रकरण, पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के जरिए बिल्ड, ओन एंड ऑपरेट (बीओओ) आधार पर यांत्रिक प्रहस्तन इन्फ्रास्ट्रक्चर के अपग्रेडेशन के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु तूतीकोरिन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. अधिसूचना सं. टीएएमपी / 52 / 2007 विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 के माध्यम से सरकार द्वारा घोषित, महापत्तन न्यास स्थित पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन (पीपीपी) प्रोजेक्टों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु मार्गदर्शियों के अनुसरण में टीपीटी ने दिनांक 26 फरवरी 2010 के अपने पत्र द्वारा पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के जरिए बिल्ड, ओन, ऑपरेट (बीओओ) आधार पर तूतीकोरिन पत्तन के बर्थ सं. 1 से VI और IX स्थित यांत्रिक प्रहस्तन इन्फ्रास्ट्रक्चर के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है। टीपीटी ने प्रस्तावित दरमान और साध्यता (फीजिबिलिटी) रिपोर्ट भी प्रस्तुत की है।

3. प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नानुसार है :-

(i) टीपीटी ने बताया है कि कुल अपेक्षित अतिरिक्त प्रहस्तन क्षमता वर्ष 2020-21 तक 88 लाख टन (8.8मि.टन) और वर्ष 2027-28 तक 137 लाख टन (13.7मि.टन) होगी। बर्थ सं. III और IV तथा IX पर दस्तक देने वाले बड़े आकार के पोतों के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित रीच पर विचार करते हुए लंबी पहुंच सहित उच्च क्षमता वाली कम से कम दो क्रेन खरीदी जानी और लगाई जानी है। पीपीपी के अन्तर्गत बीओओ आधार पर वर्ष 2010-11 में 140 टन क्षमता की एक एचएमसी तथा 100 टन क्षमता की एक एचएमसी और वर्ष 2020-21 में 100 टन क्षमता की एक और एचएमसी लगाने का प्रस्ताव है। व्यय की जाने वाली अनुमानित पूंजी लागत वर्ष 2010-11 और वर्ष 2020-21 में क्रमशः रु. 53.92 करोड़ और रु. 26.18 करोड़ है। वर्तमान प्रस्ताव का कार्यक्षेत्र 2010-11 में तैनात की जाने वाली दो एचएमसी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण तक सीमित है।

(ii) एचएमसी की इष्टतम क्षमता

140 टन और 100 टन क्षमता वाली एचएमसी की इष्टतम क्षमता, निम्नानुसार, कुछ परिकल्पनाओं और मानदंडों का पालन करते हुए क्रमशः 4.7 मिलियन टन और 3.6 मिलियन टन आँकी गई है:-

क. परिकल्पनाएँ

एक वर्ष में विचारित स्ट्रीम दिवसों की संख्या-	330 दिवस
प्रतिदिन उपकरण उपलब्धता	21 घंटे
प्रति घंटा प्रति क्रेन साइकिलों की संख्या	20
उपकरण की सामग्री प्रहस्तन क्षमता	85%

ख. मानदंड / नाम्स

ब्यौरे	140 टन एचएमसी	100 टन एचएमसी
आवश्यक अधिकतम रीच	34 मीटर	34 मीटर
ग्रेब वेट	12 टन	10 टन
11 से 23 मीटर पर लोड / मूव	52 टन	52 टन
34 मीटर पर लोड / मूव	52 टन	29 टन
औसत लोड / मूव (ग्रेब वेट के बिना)	$(40+40)/2 = 40$ टन / ग्रेब	$(42+19)/2 =$ टन / ग्रेब
प्रहस्तन दर	$40 \times 20 = 800$ टन / घंटा	$30.5 \times 20 = 610$ टन / घंटा
उपकरण दक्षता	85%	85%
प्रहस्तन क्षमता / घंटा	$800 \times 0.85 = 680$ टन / घंटा	$610 \times 0.85 = 518$ टन / घंटा
प्रहस्तन क्षमता / दिन	$680 \times 21 = 14280$ टन / दिन	$518 \times 21 = 10878$ टन / दिन
वार्षिक प्रहस्तन क्षमता	$14280 \times 330 = 4712400$ टन अर्थात् 4.7 मिलिटन टन	$10878 \times 330 = 3589740$ अर्थात् 3.6 मिलियन टन

पंतन ने बताया है कि उसने 12500 टन प्रति दिन पर 100 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार किया है (किन्तु उपरोक्त सारणी के अनुसार 100 टन एचएमसी की क्षमता टीपीटी द्वारा 10878 टन ही ली गई है।

(iii) पूंजी लागत

(क) 140 टन और 100 टन क्षमता वाली एचएमसी और ग्रेब्स की टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत निम्नानुसार है।

ब्यौरे	140 टन एचएमसी (लाख रु. पर्यो में)	100 टन एचएमसी (लाख रु. पर्यो में)
(ग्रेब्स के बिना) क्रेन की लागत	2434.00	2041.00
क्रेन-ग्रेब की लागत	92.00	92.00

(ख) टीपीटी ने अनुमान के समर्थन में बजटरी प्रस्ताव की प्रति प्रस्तुत की है।

(ग) पूंजी लागत का भारतीय रु. पर्यो. में अनुमान लगाने के लिए टीपीटी ने भारतीय रु. पर्यो. में यूरो की विनिमय दर 18.2.2010 को रु. 62.781/यूरो ली है।

(iv) वार्षिक प्रचालन लागत

(क) टीपीटी ने क्रेन और ग्रेब की प्रचालन लागत अलग-अलग अनुमानित की है।

(ख) टीपीटी ने प्रत्यक्ष श्रम-लागत का पूंजी लागत के 5% पर विचार किया है। पूंजी लागत के 5% पर अन्य व्ययों का अनुमान करने के प्रदत्त मानदंड पर अलग से विचार नहीं किया गया है।

- (ग) 140 टन और 100 टन एचएमसी के लिए ईंधन खपत क्रमशः 100 लिटर प्रति घंटा और 70 लिटर प्रति घंटा विचारित की गई है। ईंधन की यूनिट लागत रु. 35.00 प्रति लिटर ली गई है।
- (घ) बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रदत्त मानदंडों को अपनाते हुए मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा और मूल्यहास का अनुमान लगाया गया है।
- (ङ) पत्तन ने प्रचालन लागत के अनुमानन में, एचएमसी द्वारा घेरे जाने वाले क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क पर विचार नहीं किया है।
- (च) 140 टन और 100 टन एचएमसी और ग्रेब के लिए अनुमानित कुल प्रचालन लागत नीचे सारणी रूप में प्रदत्त है :-

ब्यौरे	140 टन एचएमसी (लाख रु पयों में)	100 टन एचएमसी (लाख रु पयों में)
एचएमसी की प्रचालन लागत (ग्रेब्स रहित)	659.42	533.55
प्रचालन लागत - ग्रेब के लिए	19.63	19.63

- (v) वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)
अनुमानित एआरआर निम्नानुसार है :-

ब्यौरे	140 टन एचएमसी (लाख रु पयों में)	100 टन एचएमसी (लाख रु पयों में)
एचएमसी के लिए एआरआर (ग्रेब्स रहित)	1048.86	860.11
ग्रेब के लिए एआरआर	34.35	34.35

- (vi) अपफ्रंट दर निर्धारित करने के लिए टीपीटी ने 540 पाली प्रतिवर्ष के आधार पर प्रतिपाली दर परिगणित की है। ग्रेब सेवा के लिए अपफ्रंट दर परिगणित करने हेतु टीपीटी ने 540 पालियों का 62% लिया है।

एचएमसी प्रचालन के लिए प्रतिटन दर परिगणित करने हेतु 140 टन एवं 100 टन एचएमसी के लिए प्रतिदिन उत्पादकता क्रमशः 142.80 टन और 12500 टन परिगणित की गई है और प्रतिदिन 3 पालियों परिकल्पित की गई हैं।

- (vii) टीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नानुसार है :-

क्र. सं.	ब्यौरा	प्रतिदिन क्षमता टनों में	एचएमसी के उपयोग के लिए प्रस्तावित दर (ग्रेब रहित) (रु. प्रतिटन)		ग्रेब के उपयोग के लिए प्रस्तावित दर (रु. प्रतिटन)	
			विदेश	तटीय	विदेशी	तटीय
(i)	140 टन हार्बर मोबाइल क्रेन	14280	40.81	24.49	2.16*	1.30
(ii)	100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन	12500	38.00	22.80	2.46	1.48

* टीपीटी ने बताया है कि 100 टन एचएमसी के लिए उच्चतर दरों पर ग्रेव प्रभार दोनों क्रेनों के लिए अपनाए गए हैं किन्तु टीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमान यह स्थिति नहीं दर्शाता है।

(viii) टीपीटी ने निम्नलिखित शर्तें प्रस्तावित की हैं :-

- (क) ऊपर दर्शाई गई दरें विनिर्दिष्ट प्रतिदिन आउटपुट के बारे में हैं यदि (आउटपुट में) 1000 टन की बढ़त / घटत होती है तो दर में 1000 टन प्रतिदिन के लिए दर में 5% की बढ़त / घटत की जाएगी।
- (ख) औसत प्रतिदिन आउटपुट की गणना के लिए सूत्र (फार्मूला) निम्नानुसार है :-

एचएमसी द्वारा लादी गई / उतारी गई कुल मात्रा

----- X 24 घंटे

पोत संबंधी प्रचालन के आरंभ से पूर्णता तक लगा कुल समय

- (ग) कार्गो के लदान / उताराई की शुरुआत से उसके पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिन आउटपुट के अनुसार कार्गो की लादी / उतारी गई पूरी मात्रा के लिए पत्तन उपयोगकर्ताओं से वसूली के लिए क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर का चयन किया जाएगा।
- (घ) यदि एक एचएमसी किसी दूसरी एचएमसी या ईएलएल के साथ काम करती है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिन आउटपुट, एचएमसी के लोड मीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित किया जाएगा।
- (ङ) यदि क्रेन पोत के बर्थ छोड़ने तक एक घंटे से अधिक समय तक खराब रहती है तो एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण उस दिन क्रेन के खराब होने से पहले लादे / उतारे गए कार्गो को हिसाब में लेकर उसे क्रेन के काम के समय से विभाजित कर, भागफल को 24 से गुणा करके किया जाएगा।
- (च) ऐसे किसी भी कारण से जिसके लिए एचएमसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता, यदि एचएमसी का प्रचालन लगातार दो घंटों से अधिक समय के लिए रोकना पड़े तो पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट अनुमत की जाएगी। यदि एचएमसी का प्रचालन दो घंटे से कम समय के लिए रोकना पड़ता है तो उपर्युक्त प्रयोजन से उस पर विचार नहीं किया जाएगा। यदि एचएमसी का प्रचालन किसी ऐसे कारण से रोकना पड़े जिसके लिए एचएमसी जिम्मेदार हो तो उसे कोई छूट अनुमत नहीं की जाएगी। एचएमसी के काम करते समय लदान / उताराई प्रचालनों में रूकावट / रोके जाने की सभी घटनाओं को दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवेडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।
- (छ) यदि एचएमसी में खराबी आ जाने / एचएमसी के काम न करने के कारण पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाए तो पोत को बर्थ से लंगरगाह तक स्थलान्तरित करने का प्रभार, रु. 1,00,000/- के जुर्माने के साथ, क्रेन प्रचालक से वसूला जाएगा। इस प्रकार वसूल किए गए स्थलान्तरण प्रभार पोत के एजेन्ट को वापिस की जाएगी जबकि जुर्माना राशि पत्तन द्वारा अपने पास रखी जाएगी।
- (ज) औसत आउटपुट पर किसी विवाद की स्थिति में पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा।

4. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीपीटी का प्रस्ताव उपयोगकर्ताओं / आरएफक्यू आवेदकों में (टीपीटी द्वारा जैसा प्रस्तुत किया गया) उनकी टिप्पणी आमंत्रित करते हुए परिपत्रित किया गया था। उपयोगकर्ताओं/ उपयोग कर्ता से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपूरक सूचना के रूप में टीपीटी को अग्रेषित कर दी गई हैं।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच पड़ताल के आधार पर इस प्राधिकरण के पत्र दिनांक 28 मई 2010 के माध्यम से, तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण दाखिल करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से उसका उत्तर दिनांक 22 जून 2010 के ई-मेल के द्वारा प्राप्त हो गया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और पत्तन द्वारा प्रस्तुत उनके उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं :-

क्र. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	पत्तन द्वारा प्रदत्त उत्तर
I	सामान्य	
(क)	टीपीटी ने एमएचसी की क्षमता के आधार पर विभेदीय प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किए हैं। क्रेन के उपयोगकर्ता का क्रेनों की क्षमता से सरोकार हो या न हो उत्पादकता से और प्रदान की जाने वाली सेवाओं की विश्वसनीयता से उसका सरोकार अवश्य हो सकता है। टीपीटी से अनुरोध है कि वह अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और क्रेन के प्रकार और क्षमता का विचार किए बिना, विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए उत्पादकता से जुड़ी समान दर प्रदान करे।	पत्तन ने प्रत्येक प्रकार की क्रेन के लिए अलग दरें प्रस्तावित की हैं जो उत्पादकता स्तरों पर भिन्न-भिन्न है।
(ख)	टीपीटी द्वारा दाखिल संभाव्यता रिपोर्ट के अनुसार बर्थ I से VI और IX के, जहां प्रस्तावित एचएमसी लगाई जानी हैं, कार्गो प्रोफाइल में ब्रेक बल्क कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो भी शामिल हैं। क्रेन की उत्पादकता प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करेगी। किन्तु टीपीटी ने क्रेनों की क्षमता के अनुमानन में सभी प्रकार के कार्गो के लिए समान प्रहस्तन दर पर विचार किया है और कार्गो की प्रकृति पर विचार किए बिना तदनुसार समान दर प्रस्तावित की है। अतएव, टीपीटी से अनुरोध है कि वह स्थिति की समीक्षा करे और प्रस्ताव में उपयुक्त संशोधन करे।	कार्गो की प्रतिटन मात्रा के लिए प्रस्तावित दरें (ग्रेब रहित) हार्बर मोबइल क्रेन के लिए हैं। ग्रेब के लिए, पत्तन की प्रचलित प्रशुल्क संरचना के सदृश अलग दर प्रस्तावित है।
II	इष्टतम क्षमता	
(क)	टीपीटी ने क्रेनों की इष्टतम क्षमता की गणना के लिए एक वर्ष में 330 कार्यदिवसों, प्रति दिन 21 काम के घंटों और 85% उपकरण दक्षता स्तर पर विचार किया है। फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार, बहुउद्देशीय बर्थ समेत विभिन्न प्रकार के बर्थों के लिए इष्टतम क्षमता अधिकतम क्षमता की 70% गिनी गई है। क्षमता निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक प्रत्येक परिमाणक में मानदंड अलग-अलग छूट प्रदान नहीं करते। अतः	क्रेन, इस निविदा के लिए चिन्हित बर्थों में से किसी एक पर लगाई जाएगी। इष्टतम क्षमता, उपकरण की दक्षता 85% मानकर परिगणित की गई है और उसे बर्थ के लिए 70% मानने की आवश्यकता नहीं है।

	टीपीटी से अनुरोध है कि वह, अपने द्वारा अनुमानित क्षमता गणना की समीक्षा करे और उसमें उपयुक्त संशोधन करे।	
(ख)	टीपीटी ने बताया है कि ऐसी ही क्रेनों के प्रहस्तन में पारादीप पत्तन न्यास के अनुभव के आधार पर 100 टन मोबाइल क्रेन की प्रहस्तन दर 12500 टन प्रतिदिन है। किन्तु, टीपीटी द्वारा प्रस्तुत क्षमता गणनाओं से यह दिखाई देता है कि 100 टन मोबाइल क्रेन के लिए प्रहस्तन दर 10878 प्रतिदिन ली गई है। कृपया स्पष्ट करें।	100 टन एचएमसी के लिए तकनीकी विनिर्देशों के अनुसार प्रहस्तन दर की गणना करते समय यह केवल 10878 टन प्रतिदिन ही आएगी। इसलिए, दर को संयत बनाने के लिए 12500 टन प्रतिदिन पर, पारादीप पत्तन के समान, प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है ताकि दर, 140 टन एचएमसी के लिए प्रस्तावित दर से अधिक न हो।
(ग)	ग्रेब के लिए दर परिगणित करने के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तुत गणनाओं से देखा गया है कि इसने क्रेन की अनुमानित क्षमता के 62% भाग पर ही विचार किया है। इसका अर्थ हुआ कि अनुमानित क्षमता के शेष 38% को ग्रेब की आवश्यकता नहीं होगी। चूंकि, ग्रेब के साथ और ग्रेब के बिना क्रेन की प्रहस्तन दर अलग-अलग हो सकती है, ग्रेब के बिना क्षमता-भाग के प्रभाव को क्रेनों की इष्टतम क्षमता के अनुमानन में लिया जा सकता है।	ग्रेब के साथ तथा ग्रेब के बिना क्रेनों की अनुमानित क्षमता की परिगणना में, बर्थों में वर्तमान परिदृश्य पर विचार किया गया है।
III	पूँजीगत लागत	
	पूँजीगत लागत के अनुमान, जो यूरो की विनिमय दर पर आधारित है, को यूरो की वर्तमान विनिमय दर से अद्यतन किया जाए।	यूरो की विनिमय दर जनवरी 2010 में रु. 66/- प्रति यूरो थी और 16.6.2010 को यह दर रु. 57.40 थी विनिमय दर में उतार-चढ़ाव को देखते हुए वर्तमान मोड़ पर किसी दर को अपनाना प्रीमेच्योर होगा। इसलिए प्राधिकरण आदेश पारित करने की तिथि को यूरो की रूपये में विनिमय दर अपना सकता है। लाइसेंस शुल्क उससे अपेक्षित नहीं है।
IV	प्रचालन लागत	
(क)	प्रचालन लागत के अनुमानन में ऐसा लगता है कि टीपीटी ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड मल्टीप्लायर बर्थ की प्रचालन लागत के अनुमानन के लिए अपना लिए हैं। किन्तु टीपीटी ने, हार्बर मोबाइल क्रेन द्वारा घेरे गए क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क पर विचार नहीं किया है, इसका कारण बताया जाये।	100 टन और 140 टन हार्बर मोबाइल क्रेन उनके उपयोग की मांग के आधार पर बर्थ संख्या। से IV V और VI पर कहीं भी प्रचालित की जा सकती है। इसके अलावा एचएमसी को खुले स्थान में पोत घाट क्रेन की तरह भी काम करना है और उसे क्रेन की मांग पूरी करने के लिए एक बर्थ से दूसरे बर्थ पर जाना है। इसलिए कोई खास भंडारण क्षेत्र तय नहीं है। तदनुसार कोई लाइसेंस शुल्क उससे अपेक्षित नहीं है।
(ख)	पत्तन ने 100 टन और 140 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए क्रमशः 70 लिटर / घंटा और 100 लिटर / घंटा ईंधन खपत पर विचार किया है। बजटरी प्रस्ताव में	इंजन की विशिष्टताओं और डिजाइन, उपकरण, क्रेन के वर्किंग लोड, और क्रेन प्रचालक की दक्षता पर निर्भर करते हुए ईंधन खपत भिन्न-भिन्न हो

	उपकरण निर्माता द्वारा प्रदत्त तकनीकी ब्यौरा, प्रहस्तित उत्पाद पर निर्भर करते हुए ईंधन खपत 40 स 60 लिटर प्रतिघंटा दर्शाता है। इतने ऊंचे स्तर पर ईंधन खपत पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें और उसका औचित्य बताएं।	सकती है। इसलिए, विभिन्न अवयवों का विश्लेषण करने के बाद ही ईंधन खपत के उच्चतर स्तर पर विचार किया गया है।
V	दरमान	
(क)	पत्तन ने 100 टन और 140 टन हार्बर मोबाइल क्रेनों के, ग्रेब के बिना उपयोग के लिए दरें प्रस्तावित की हैं तथा (इनके साथ) ग्रेब के उपयोग के लिए अलग दरें प्रस्तावित की हैं। यद्यपि, पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरें प्रति टन आधार पर हैं पत्तन द्वारा प्रदत्त गणनाओं से देखा गया है कि इसने 540 पाली प्रतिवर्ष के आधार पर प्रतिपाली दर परिगणित की है और तब इष्टतम क्षमता के अनुसार प्रतिदिन प्रहस्तित किए जाने वाले टन-भार के आधार पर प्रतिटन दर परिगणित की है। किन्तु, यदि क्रेनों की इष्टतम प्रहस्तन क्षमता को हिसाब-किताब में लिया जाता है तो इस तरह परिगणित दर सही नहीं जान पड़ती है। अतः टीपीटी से अनुरोध है कि वह अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता अर्जित करने के लिए क्रेनों की इष्टतम प्रहस्तन क्षमता के आधार पर दर परिगणित करे।	540 पालियों पर विचार करते हुए गणनाएं, पीएसटीएस के स्वामित्व वाली 80 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए प्राधिकरण द्वारा प्राधिकरण के आदेश दिनांक 30.12.2009 के माध्यम से अनुमोदित गणनाओं के आधार पर है।
(ख)	टीपीटी ने ग्रेब के उपयोग के लिए दर परिगणित करने हेतु बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 540 पालियों के 62% पर ही विचार किया है। गणनाओं में पत्तन ने, दर की परिगणना के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) के 62% पर ही विचार किया है। इस संबंध में, बल्क कार्गो की मद में 62% पर विचार करने का आधार प्रस्तुत करें और स्पष्ट करें कि पत्तन ग्रेब प्रचालनों की मद में अनुमानित शेष 38% एआरआर को कैसे अर्जित करने की आशा करता है।	पिछले वर्ष के कार्गो के आंकड़ों के आधार पर बल्क कार्गो के 62% को ही ग्रेब के उपयोग के लिए आवश्यकता होगी। समस्त ग्रेब लागत 540 पालियों के 62% से उगाही गई है।
(ग)	यद्यपि पत्तन ने क्रेन-दर और ग्रेब दर में तटीय पोत / तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है किन्तु प्रस्तावित दरों की गणना करते समय ऐसी रियायत अनुमत करने के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया। पत्तन इस बात की पुष्टि करे कि वह प्रस्तावित उपकरणों से तटीय पोतों / कार्गो के प्रहस्तन की अपेक्षा नहीं करता है।	संभवतः तटीय कार्गो का प्रहस्तन कोल जैटी-I और कोल जैटी-II पर किया जाता है। हार्बर मोबाइल क्रेन बर्थ सं. I से बर्थ सं. VI और IX के लिए हैं। इस एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो विदेशी / विदेशगामी कार्गो माना जाता है।
(घ)	टीपीटी द्वारा प्रस्तुत दरमान के अंतर्गत नोट (i) कहता है कि प्रदर्शित दरें विनिर्दिष्ट प्रतिदिन आउटपुट से संबंधित हैं और यदि प्रतिदिन आउटपुट में 1000 टन की वृद्धि / कमी होती है तो दर में भी प्रत्येक 1000	दर प्राधिकरण द्वारा इसके अपने आदेश दिनांक 30.12.2009 के माध्यम से 80 टन हार्बर मोबाइल क्रेन पीएसटीएस के स्वामित्व वाली अनुमोदित दर

	<p>टन के लिए 5% की वृद्धि / कमी की जाएगी। तदनुसार प्रस्तावितदर 140 टन एचएमसी के लिए 13281 से 15280 टन प्रतिदिन और 100 टन एचएमसी के लिए 11501 से 13500 टन प्रतिदिन प्रहस्तन के लिए लागू होगी, निचली और ऊपरी सीमा के बीच का अंतर 2000 टन रहेगा। एचएमसी के लिए दर-निर्धारित करने के संबंध में पीपीटी वाले मामले में अपनाई गई कार्यविधि के अनुसार प्रस्तावित दर प्रहस्तन के इष्टतम स्तर के लिए लागू होगी और +/- 5% के साथ स्लैब दरें प्रदर्शित इष्टतम स्तर से प्रत्येक 1000 टन वृद्धि / कमी के लिए लागू होंगी। अतः टीपीटी से अनुरोध है कि वह इस धारा की उपयुक्त समीक्षा करे और इस संबंध में दक्षता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना प्रस्तावित करे। इस संबंध में टीपीटी 30 दिसंबर 2009 के आदेश के माध्यम से पीपीटी के दरमान में एचएमसी के किराया प्रभार के लिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क संरचना का संदर्भ ले सकता है।</p>	के आधार पर प्रस्तावित हैं।
(ड)	<p>टीपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि लागत अनुमानों में वर्तमान बाजार दरें दर्शाई गई है और वह मसौदा दरमान में यह बताते हुए सामान्य नोट शामिल करे कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति के अनुसार 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक ही समायोजित की जाएंगी और प्रशुल्क सीमाओं में ऐसे स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रत्येक प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से लागू होगी और अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।</p>	<p>मसौदा दरमान में यह बताते हुए सामान्य नोट शामिल करने का सुझाव कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति के अनुसार 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष की एक जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार चढ़ाव के 60% तक ही समायोजित की जाएंगी और ऐसे स्वयंसफूर्त समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे स्वीकार किया जाता है।</p>

6.1 30 जून 2010 को तूलीकोरिन पत्तन न्यास परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। टीपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर-प्वाइंट में प्रस्तुति की। संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं / संगठन निकायों, आरएफक्यू आवेदकों ने अपना-अपना पक्ष रखा।

6.2 संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार मेसर्स एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमि. को अपनी राय टीपीटी को प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी। टीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह मेसर्स एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा.लि. की टिप्पणियों की जांच / अध्ययन करे और उस पर अपना प्रत्युत्तर प्रस्तुत करे।

6.3 मेसर्स-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा.लिमि. ने दिनांक 30 जून 2010 के अपने पत्र के माध्यम से अपनी राय टीपीटी को प्रस्तुत कर दी और उसकी एक प्रति हमें पृष्ठांकित कर दी।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड्स पर उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित / आनुषंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट <http://tatiffaauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

8. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) के जरिए पत्तन के मैकेनिकल हैडलिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर को अपग्रेड (प्रोन्नत) करने की दृष्टि से तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) ने 100 टन और 140 टन क्षमता की एक-एक, अर्थात् ऐसी दो हार्बर मोबाइल क्रेनों के अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है।

(ii) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी कोयला, लौहअयस्क, कंटेनर, लीक्विड प्रहस्तन टर्मिनल और मल्टीपर्पज कार्गो टर्मिनल जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु मानदंड / मार्गदर्शी प्रदान करते हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के मार्गदर्शी, अद्वितीय / अनूठी सुविधा के रूप में हार्बर मोबाइल क्रेन प्रचालन के लिए अलग मानदंड / मार्गदर्शी प्रदान नहीं करते।

इस प्रक्रिया में संभाव्यता रिपोर्ट और पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना बताते हैं कि बर्थ सं. I से VI और IX में जहां एचएमसी लगाए जाने के लिए प्रस्तावित हैं, शुष्क बल्क कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तित किया जाना अपेक्षित है। इसलिए, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में मल्टी पर्पज कार्गो टर्मिनल के लिए प्रदत्त प्रासंगिक मानदंड, जिनमें शुष्क बल्क कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो भी समाहित हैं, इस प्रकरण में अधिक प्रासंगिक जान पड़ते हैं। तूतीकोरिन पत्तन न्यास ने प्रचालन लागत के अनुमान के लिए सामान्य रूप से भी, मल्टी पर्पज कार्गो टर्मिनल के लिए जारी किए गए मानदंड / मार्गदर्शी अपना लिए हैं। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित विचलन पर विशेष रूप से इष्टतम क्षमता के अनुमान में आने वाले पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(iii) टीपीटी ने प्रत्येक क्रेन के लिए अलग से निर्धारित की गई पूंजी लागत, प्रचालन लागत और इष्टतम क्षमता के आधार पर 100 टन और 140 टन एचएमसी के लिए विभेदीय अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। ग्रेब के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अलग से प्रस्तावित किया है।

क्रेन के उपयोगकर्ता का क्रेन द्वारा प्रस्तावित सेवाओं की उत्पादकता और विश्वसनीयता से सारोकार होगा, न कि लगायी गई क्रेन की क्षमता से ऐसे भी अवसर हो सकते हैं जहां एक 140 टन एचएमसी की उत्पादकता एक कार्य दक्ष 100 टन एचएमसी से कम हो। जब प्रस्ताव की समीक्षा करने और क्रेनों के प्रकार और क्षमता पर निर्भर करने की बजाए विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए उत्पादकता से जुड़े समान दर प्रदान करने की सलाह दी गई है। तब भी पत्तन ने एचएमसी की विभिन्न क्षमताओं के लिए विभेदीय अपफ्रंट किराया प्रभार हेतु अपने प्रस्ताव पर जोर दिया है। पत्तन ने इस तथ्य की कद्र नहीं की कि उत्पादकता से जुड़ा प्रशुल्क अपने आप ही क्षमता में अंतरों का ध्यान कर लेगा क्योंकि अधिक क्षमता वाली क्रेन से प्रहस्तन दर के संदर्भ में बेहतर उत्पादकता प्रदर्शित करने की अपेक्षा की जाती है। इसके अलावा टीपीटी द्वारा प्रोजेक्टेड संबद्ध बर्थों पर बढ़ती हुई यातायात की मांग को देखते हुए भविष्य में टीपीटी पर अतिरिक्त क्रेनें लगाने की संभावना से इन्कार नहीं किया जा सकता। ऐसी हालत में, यदि भविष्य

में अलग क्षमता की क्रेन शामिल की गई तो अपक्रंट प्रशुल्क पुनः निर्धारित करना पड़ेगा जो अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों का उद्देश्य नहीं है। अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 में व्यवस्था की गई है कि एक बार निर्धारित अपक्रंट सीमा सदृश वस्तुओं के प्रहस्तन अथवा सेवा के लिए अगले पाँच वर्षों के लिए उसी पत्तन में लागू रहेगी।

एचएमसी की एक मानक क्षमता पर विचार करते हुए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करना अधिक उपयुक्त पाया गया है ताकि इसमें एचएमसी की विभिन्न क्षमता रेंज समाहित हो सके जो पत्तन में अगले पाँच वर्ष तक सदृश वस्तु-प्रहस्तन / सेवाएँ प्रदान कर सकें। इस नजरिए से देखते हुए यह प्राधिकरण 100 टन क्षमता की एचएमसी को मानक मानते हुए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का निर्णय लेता है और प्रशुल्क को क्रेन की निष्पादनता से जोड़ता है। प्रशुल्क को निष्पादनता से जोड़ने से उपयोगकर्ताओं और सेवा प्रदाताओं के हितों की बहुत सीमा तक देखभाल होगी फिर चाहे लगायी गई क्रेन की वास्तविक क्षमता इस कवायद में विचारित मानक एचएमसी से, रेंज के भीतर, अलग होती हो।

इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/54/2007-पीपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के माध्यम से, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा लगाई गई एचएमसी के किराए के लिए उच्चतम दर प्रदान की है। यहाँ यह बताना उचित होगा कि, यद्यपि पत्तन द्वारा प्राधिकृत विभिन्न क्रेन सेवा प्रदाताओं द्वारा विभिन्न क्षमताओं की एचएमसी लगायी गई हैं, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) ने एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के उद्देश्य से पीपीटी ने 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए कुछ परिकल्पित मानदंडों और परिमापकों के आधार पर अपना प्रस्ताव तैयार किया है। यद्यपि पीपीटी का कथित प्रस्ताव 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों से शासित नहीं था, 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड इस प्राधिकरण द्वारा, प्रचालन लागत के अनुमान के लिए पीपीटी द्वारा प्रदत्त अनुमानों के औचित्य की जाँच करने के लिए अपनाए गए थे और प्रशुल्क निष्पादनता से जोड़ते हुए श्रेणीबद्ध पैमाने में निर्धारित किया गया था। पीपीटी में अपनाया गया दृष्टिकोण का तूतीकोरिन पत्तन न्यास, विशाखापत्तन पत्तन न्यास और न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास जैसे महापत्तनों में भी एचएमसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करते समय अनुपालन किया गया था।

100 टन क्षमता की मानक एचएमसी के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने हेतु पहले लिए गए निर्णय का अनुपालन करते हुए तात्कालिक मामले में 100 टन क्षमता की मानक एचएमसी के लिए भी अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हाथ में लिया गया है।

- (iv) टीपीटी ने एचएमसी के ग्रेब अटैचमेंट के लिए अलग दर प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। प्रहस्तन प्रचालन में ग्रेब का स्वतंत्र रूप से उपयोग नहीं किया जा सकता है, जब तक कि इसे किसी कार्यरत क्रेन के साथ न जोड़ा जाए। यह मान लिया गया है कि टीपीटी समेत कुछ महापत्तनों के वर्तमान दरमानों में ग्रेब के किराया प्रभार अलग से दिए गए हैं। ऐसा इसलिए हो सकता है क्योंकि ऐसी दरें मुख्यतः विविध सेवाओं के लिए होती थी और इस तथ्य के कारण भी कि कुछ पत्तनों में प्रचालन के लिए लगायी गई निजी क्रेन पत्तन से केवल ग्रेब ही किराए पर लेती हैं। यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि 100-टन क्षमता की मानक एचएमसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पीपीटी के साथ-साथ अन्य पत्तनों में प्रदत्त किराया प्रभारों में, शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के मामले में ग्रेब अवयव भी शामिल किया गया है।

तात्कालिक मामले में टीपीटी ने विशेष रूप से उल्लेख किया है कि बल्क कार्गो से संबंधित कार्गो क्षमता के मात्र 62% को ही ग्रेब की आवश्यकता होगी। ग्रेब की सेवाएँ प्राप्त करने की संभावना वाली बल्क कार्गो क्षमता के संदर्भ से ग्रेब के लिए दर अलग से निर्धारित करने की आवश्यकता है। ताकि प्रासंगिक कार्गो से, ग्रेब सेवा से संबंधित अनुमानित राजस्व आवश्यकता की उगाही हो सके। इससे यह भी सुनिश्चित होगा कि उस ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो पर जो ग्रेब की सेवाएँ प्राप्त नहीं करता है, ग्रेब अवयव की लागत का बोझ न आ पड़े। बल्क कार्गो के लिए एचएमसी के किराए के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क इस प्रकार, क्रेन के साथ आवश्यक ग्रेब प्रदान करने समेत एक मिली-जुली दर होगी।

(v) **इष्टतम क्षमता**

(क) टीपीटी ने प्रति चाल औसत भार, प्रति घंटा 20 साइकल्स कुल परिकल्पनाएँ अपनाते हुए और उपकरण दक्षता स्तर 85% प्रति दिन 21 काम के घंटे और एक वर्ष में 330 कार्य दिवस मानते हुए एचएमसी क्रेनों की इष्टतम क्षमता निर्धारित की है। एबीजी - एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा.लि. ने टीपीटी द्वारा एचएमसी की क्षमता निर्धारण में अपनाया गया नजरिया कोयला, लौह अयस्क कन्टेनर टर्मिनल और मल्टी पर्पज कार्गो टर्मिनल जैसी समर्पित सुविधाओं के लिए इष्टतम क्षमता निर्धारित करने हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सामान्य सूत्र के अनुरूप नहीं है। अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी में स्पष्ट रूप से अधिकतम क्षमता के 70% पर इष्टतम क्षमता निर्धारित करना अनिवार्य किया गया है और एक मल्टीपर्पज कार्गो टर्मिनल में प्रत्येक कार्गो समूह के लिए प्रहस्तन मानदंड भी प्रदान किए गए हैं। इस प्रकार, 100 टन क्षमता की हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए इष्टतम क्षमता पीपीटी, बीपीटी, एनएमपीटी एवं टीपीटी में एचएमसी के किराया प्रभार प्रदान करते समय अपनाए गए नजरिये के आधार पर दैनिक आउट पुट दर में उपयुक्त समायोजन के साथ अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र का अनुपालन करते हुए निर्धारित की गई है।

(ख) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शी मल्टीपर्पज बर्थ पर कार्गो प्रहस्तन के लिए खाद्यान्न, उर्वरक युक्त शुष्क बल्क कार्गो के लिए (30,000 टन से अधिक पार्सल आकार के साथ) 10,000 टन प्रतिदिन की दर पर और कोयला, चूना पत्थर खनिज इत्यादि के लिए 10,000 टन प्रतिदिन की दर पर कार्गो प्रहस्तन मानदंड प्रदान करते हैं। स्टील और थैलाबंद कार्गो के लिए यह मानदंड 4000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन पर प्रदान किया गया है।

यद्यपि पत्तन ने बताया है कि 100 टन एचएमसी का निष्पादनता स्तर 12500 टन प्रतिदिन पर विचार किया गया है / माना गया है, इसके द्वारा प्रस्तुत अपफ्रंट प्रशुल्क गणना 100 टन एचएमसी की उत्पादकता 10878 टन / दिन पर विचार करती है।

2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त आउट पुट मानदंड 20-20 टन क्षमता वाली 3 व्हार्फ क्रेनों के प्रचालन के संदर्भ से है। चूंकि वर्तमान कवायद 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करने की है, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड हो सकता है उपयुक्त रूप से समायोजित करने पड़ें। पीपीटी में 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए किराया प्रभार अनुमोदित करते समय इस बिन्दु की जांच की गई थी और एनएमपीटी, बीपीटी और टीपीटी से संबंधित मामलों में लागू किया गया

था। 2008 के मार्गदर्शियों प्रदत्त (तीनों) व्हार्फ क्रेनों की सकल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चतर प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए और कथित रूप से पीपीटी में प्रचालित 100 टन क्षमता की एचएम क्रेनों की निष्पादनता के आधार पर बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 12500 टन प्रतिदिन विचार की गई थी अर्थात् मार्गदर्शियों में प्रदत्त प्रहस्तन दर से 25% अधिक संयोगवश, टीपीटी ने भी इस स्तर पर प्रहस्तन दर प्रस्तावित किया है।

स्टील एवं थैलाबंद कार्गो तथा अन्य कार्गो जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के संदर्भ से प्रहस्तन दर, पीपीटी प्रकरण और अन्य प्रकरणों में इस प्राधिकरण के निर्णय का अनुसरण करते हुए, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड से 50% अधिक पर मानी गई है। तदनुसार, इस विश्लेषण में बल्क कार्गो के लिए 12500 टन प्रतिदिन, स्टील और थैलाबंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन की अद्यतन मानदंडीय प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।

- (ग) बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 10878 टन प्रतिदिन पर मानते हुए और वर्ष में 330 कार्य दिवसों के आधार पर टीपीटी द्वारा एचएमसी की (वार्षिक) क्षमता 3.59 मिलियन (3.9 लाख) टन परिगणित की गई है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि मल्टीपर्पज कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी ईंधन खपत के लिए 4000 घंटों का मानदंड प्रदान करते हैं। जैसाकि एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइ.लिमि. द्वारा ठीक ही कहा गया है, टीपीटी द्वारा एक वर्ष में माने गए 330 कार्य दिवस मार्गदर्शियों के अनुसार नहीं हैं।

एक अन्य प्रासंगिक अवयव यह है कि एचएमसी की सेवाएं लेने वाले ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी में स्टील एवं थैलाबंद कार्गो तथा अन्य कार्गो में से प्रत्येक का भाग प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि एचएमसी सेवा लेने वाली कार्गो क्षमता का 62% बल्क कार्गो से संबंधित होगा। चूंकि पत्तन ने, पत्तन के विभिन्न बर्थों पर एचएमसी की सेवा प्राप्त करने वाले कार्गो मिक्स का भाग प्रस्तुत नहीं किया है, प्रत्येक कार्गो समूह जैसे शुष्क बल्क कार्गो, स्टील एवं थैलाबंद कार्गो और अन्य कार्गो के लिए अलग-अलग इष्टतम क्षमता परिगणित करनी पड़ सकती है। किन्तु यथार्थ में, एचएमसी विभिन्न कार्गो मिक्स का प्रहस्तन करेगी, एकल कार्गो का नहीं।

एचएमसी की इष्टतम क्षमता मल्टीपर्पज कार्गो बर्थ के लिए विद्युत / ईंधन लागत के अनुमानन के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त काम के घंटों के मानदंडीय स्तर के आधार पर प्रतिवर्ष 4000 काम के घंटों पर विचार करते हुए और पीपीटी, टीपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी स्थित एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण के समय वर्णित स्थिति के अनुरूप निर्धारित की गई है।

तदनुसार, इस विश्लेषण में, एचएमसी किराए पर लेने / देने के लिए कार्गो-समूहवार अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु प्रत्येक कार्गो-समूह के संदर्भ से निर्धारित 100 टन एचएमसी की इष्टतम क्षमता शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 2976000 टन,

मैला, असील एवं थैलाबंद कार्गो के प्रहस्तन के लिए 14,28,000 टन तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए 892000 टन विचारित की गई है।

यह उल्लेख करते हुए कि विभिन्न कार्गो का घनत्व भिन्न होगा एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रालिपि ने उल्लेख किया है कि एक ग्रेब की बजाय अलग-अलग तकनीकी विनिर्देशों के 3 ग्रेबों की आवश्यकता पड़ेगी। पत्तन ने इस बात की पुष्टि की है कि किए गए अध्ययन के अनुसार इसने प्रति क्रेन एक ग्रेब लगाने की योजना बनायी है और उसे घनत्व में अन्तर के कारण प्रहस्तन दर में कोई अन्तर नज़र नहीं आता है। यह प्राधिकरण, पत्तन के तकनीकी अध्ययन पर आधारित टीपीटी द्वारा की गई प्रस्तुतियों पर भरोसा किया है।

(vi) पूंजीगत लागत

टीपीटी ने 100 टन एचएमसी और एक ग्रेब की पूंजी लागत क्रमशः रु. 2041.00 लाख और रु. 92.00 लाख अनुमानित की है। टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत में माल भाड़ा और ईपीसीजी योजना के अंतर्गत ड्यूटी लाभ भी जोड़ा गया है। पत्तन ने उपकरण की मूल लागत की इसका द्वारा प्राप्त किए गए बजटरी भाव प्रस्ताव से पुष्टि (तसदीक) की है। टीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत पर इस विश्लेषण के समापन के समय प्रचलित विनिमय दर को प्रतिबिम्बित करने हेतु यूरो की विनिमय दर रु. 59:1725 पर अद्यतन करने की शर्त पर, इस विश्लेषण में पूरी तरह विश्वास किया गया है। तदनुसार, 100 टन एचएमसी और एक ग्रेब की अनुमानित लागत क्रमशः रु. 1992.51 लाख और रु. 87.02 लाख मानी गई है।

(vii) प्रचालन लागत

(क) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में एचएमसी के लिए कोई ईंधन खपत मानदंड (मानक) नहीं दिया गया है। टीपीटी द्वारा 100 टन एचएमसी के लिए 70 टन लिटर प्रतिघंटे पर अनुमानित ईंधन खपत पारादीपी पत्तन न्यास द्वारा मल्टीपर्सज बर्थ के लिए, जहां 100 टन एचएमसी लगाए जाने की योजना है, उसके अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में अनुमानित ईंधन खपत के बराबर है। यह टीपीटी तथा अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी के लिए किराया प्रभार प्रदान करते समय विचार की गई ईंधन खपत के अनुरूप भी है। ईंधन की यूनिट लागत, पत्तन द्वारा सूचित प्रचलित दर के अनुसार रु. 40.44 प्रति लिटर मानी गई है। तदनुसार, 4000 काम के घंटों की अनुमानित ईंधन लागत मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार रु. 113.23 लाख परिगणित होती है।

(ख) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत और बीमा, 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार, क्रेन की पूंजी लागत के क्रमशः 5% और 1% पर अनुमानित किए गए हैं।

(ग) 2008 के मार्गदर्शी लाइसेंस-शुल्क का अनुमानन, विभिन्न महापत्तनों के दरमानों में प्रदत्त दरों के आधार पर करने की व्यवस्था करते हैं। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन बर्थों में तैनाती के लिए चिन्हित सात बर्थों में एचएमसी के कहीं भी प्रचलित किए जाने की अपेक्षा है और इसके उपयोग की मांग के आधार पर एचएमसी को एक बर्थ से दूसरे बर्थ पर ले जाने की भी अपेक्षा की जाती है। इसके अलावा, एचएमसी खुली प्राइमरिज में हार्फ क्रेन की तरह भी काम करेगी। इसलिए, इसके लिए किसी विशेष भंडारण क्षेत्र की कल्पना / योजना नहीं की गई है। जैसाकि प्रचालक से कोई लाइसेंस

शुल्क वसूल करने का टीपीटी का कोई प्रस्ताव नहीं है, प्रचालन लागत में लाइसेंस शुल्क का अवयव नहीं शामिल किया गया है।

(घ) कंपनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत प्रदत्त दर के अनुसार मूल्यहास क्रेन की पूंजीलागत के 10.34% पर अनुमानित किया गया है।

(ङ) 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार अन्य व्यय क्रेन की पूंजी लागत के 5% पर अनुमानित किए गए हैं।

(viii) उपरोक्त सुधार / परिवर्तन के अधीन (ग्रेब रहित) एचएमसी प्रचालित करने की कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु. 831.11 लाख है जो क्रेन की प्रचालन लागत रु. 523.51 लाख और 16% प्रतिलाभ रु. 307.60 लाख का कुल योग फल है। ग्रेब के लिए कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकता रु. 32.49 लाख है जो ग्रेब की प्रचालन लागत रु. 18.57 लाख और 16% प्रतिलाभ रु. 13.92 लाख का कुल योग है। 16% की बजाए केवल 12% आरओसीई अनुमत करने का तमिलनाडु इलेक्ट्रीसिटी बोर्ड द्वारा दिये गये सुझाव पर विचार नहीं किया जा सकता है क्योंकि आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की गई थी और महापत्तनों एवं निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए वर्ष 2010-11 का आरओसीई 16% पर अपनाने का निर्णय लिया गया था।

पत्तन ने एचएमसी के किराए के लिए रु. 38/- प्रतिटन और ग्रेब के लिए रु. 2.46 प्रतिटन की एक समान दर प्रस्तावित की है। यद्यपि पत्तन, पत्तन बर्थों पर एचएमसी से शुष्क बल्क कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तित करने की अपेक्षा करता है, इसने इनकी उत्पादकता-दर में अंतर को स्वीकार करते हुए इन कार्गो समूहों के लिए विभेदीय दर प्रस्तावित नहीं की है। जैसाकि पहले बताया गया है, समूची अपक्रंट प्रशुल्क कवायद-इष्टतम क्षमता के संदर्भ से प्रत्येक कार्गो समूहों के लिए की गई है और अलग-अलग कार्गो समूहों की प्रहस्तन दरों के आधार पर एचएमसी की सेवा लेने के लिए प्रत्येक कार्गो-समूह के लिए अलग अपक्रंट दर प्रदान की गई है। ग्रेब के लिए अपक्रंट दर, बल्क कार्गो के लिए निर्धारित, एचएमसी की अपक्रंट दर के साथ मिला दी गई है।

तदनुसार, शुष्क बल्क कार्गो के लिए ग्रेब के साथ एचएमसी किराए पर लेने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क रु. 29.69 प्रतिटन दर प्रदान की गई है। स्टील एवं थैलाबंद कार्गो के लिए प्रहस्तन के लिए एचएमसी किराए पर लेने के लिए अपक्रंट प्रशुल्क रु. 58.20 प्रतिटन पर और अन्य कार्गो के लिए रु. 93.17 प्रतिटन पर दिया गया है। एचएमसी के उपयोग के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी को उपर्युक्त विश्लेषण के अनुरूप बदला गया है। परिवर्तित विवरणी की एक प्रति संलग्नक-1 पर दी गई है।

भरपूर सावधानीपूर्वक यह कहा जाता है कि इस प्रकरण में एचएमसी के लिए प्रदत्त यूनिट अपक्रंट प्रशुल्क की तुलना पीपीटी, वीपीटी, एनएमपीटी और टीपीटी में एचएमसी के किराए पर लेने के लिए इससे पहले प्रदत्त उच्चतम प्रभार से नहीं की जानी चाहिए क्योंकि ये 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों से शासित होती हैं। हालांकि उन मामलों में प्रदत्त दर एचएमसी की इष्टतम क्षमता के संदर्भ से हैं, इस तरह निर्धारित दरें सामान्य लागताधिक विधि का अनुपालन करते हुए तीन वर्ष में एक बार समीक्षा के अधीन हैं और भविष्य में दर हासित मूल्य पर पूंजी लागत पर विचार करते हुए निर्धारित की जाएगी। जबकि इस आदेश में निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क में दर

2008 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के 60% पर समायोजन के अधीन है।

- (ix) टीपीटी ने प्रचलित सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दर प्रस्तावित की है। प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क की गणना करते समय ऐसी रियायत प्रदान करने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। पूछे जाने पर टीपीटी ने पुष्टि की है कि एचएमसी (क्रैनो) द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए केवल विदेशगामी कार्गो की ही योजना (परिकल्पना) है और उनके द्वारा किसी तटीय कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा यद्यपि तटीय कार्गो / पोत के लिए रियायती दर प्रदान करने का राजस्व वसूली पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, इस संबंध में सरकारी नीति के अनुरूप रियायती दर तटीय श्रेणी के लिए प्रदान की गई है।
- (x) विभिन्न क्षमता रेंज के लिए एचएमसी की तैनाती की संभावना पर विचार करते हुए और यह स्वीकार करते हुए भी कि एचएमसी की वास्तविक निष्पादनता इस गणना में लिए गए मानकों से भिन्न हो सकती है जैसाकि पहले कहा गया है, निष्पादनता स्तरों से जुड़ा प्रशुल्क प्रदान करना जरूरी है। 100 टन एचएमसी के लिए 12500 टन प्रतिदिन के आधार उत्पादकता स्तर से उत्पादकता में 1000 टन प्रतिदिन की वृद्धि / कमी के लिए आधार दर में 5% की वृद्धि / कटौती अनुमत करते हुए टीपीटी ने एक सशर्तता प्रस्तावित की है। इस प्रक्रिया में जिन उपयोगकर्ताओं / बोलीदाताओं से परामर्श किया गया उनमें से किसी में भी टीपीटी द्वारा प्रस्तावित इन्सेन्सिव (प्रोत्साहन / डिसन्सेन्सिव स्कीम पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी या आपत्ति व्यक्त नहीं की है। सिद्धान्त रूप में, प्रस्तावित सशर्तता, कुछ अन्य प्रकरणों में इससे पहले प्रदत्त प्रोत्साहन / दण्ड योजना के अनुरूप है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित एक सामान्य शर्त के बजाय एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले प्रत्येक कार्गो समूह के लिए स्लैब्स में निर्मित निष्पादनता से जुड़ी प्रशुल्क संरचना प्रदान की गई है। निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क प्रदत्त उच्चतर दरों के कारण अपने प्रतिलाभ को बढ़ाने के प्रयोजन से एक निजी सेवा प्रदाता को बेहतर / श्रेष्ठ दक्षता स्तर बनाए रखने के लिए प्रोत्साहित करेगा। इस प्रकार के दक्षता सुधार से, पोत के जल्दी-जल्दी वापिस लौटने के कारण उपयोगकर्ता को भी लाभ पहुंचेगा।
- (xi) टीपीटी ने एचएमसी का औसत बर्थ-दिवस आउटपुट परिगणित करने के लिए शर्तें प्रस्तावित की हैं और एक घंटे से अधिक समय के लिए एचएमसी खराब होने की स्थिति में, एचएमसी का प्रचालन रूकने के रूकने पर निष्पादन नापने, पोत के खराब होने / काम न कर पाने के कारण पोत के स्थलान्तरण की स्थिति में जुर्माना लगाने इत्यादि हेतु प्रावधान प्रस्तावित किए हैं। इस प्रक्रिया में जिन उपयोगकर्ताओं / बोलीदाताओं से परामर्श किया गया, उनमें से किसी ने भी, एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमि.को छोड़कर टीपीटी द्वारा प्रस्तावित सशर्तताओं पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है।

एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमि. का कहना है कि एचएमसी की प्रहस्तन क्षमता के निर्धारण के समय बर्थ से खाली करने की दर की अनदेखी नहीं की जानी चाहिए। वर्तमान मामले में प्रचालक की भूमिका एचएमसी तैनात करने और चिन्हित पत्तन पोतघाटों पर पोत से तट और व्युत्क्रम में कार्गो प्रहस्तन सेवाएं प्रदान करने की है। इसलिए, अन्य अवयवों के संदर्भ से क्षमता निर्धारण, जैसाकि एबीजी-एलडीए बल्क का हैंडलिंग प्रा.लिमि. का कहना है। मार्गदर्शियों द्वारा अपेक्षित नहीं है। किन्तु, एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमि. के सरोकार का

ध्यान करते हुए पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह पोत घाट से कार्गो की त्वरित रवानगी के लिए आवश्यक परिवहन व्यवस्था / सहायता सुनिश्चित करे।

निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्तावित करते समय पत्तन ने एक शर्त प्रस्तावित की है कि यदि किसी ऐसे कारण से जिसके लिए क्रेन जिम्मेदार नहीं है क्रेन का प्रचालन दो घंटे से अधिक समय के लिए रुक जाता है तो क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय (कुछ) छूट दी जाएगी। इस प्रयोजन से एक शर्त प्रस्तावित की गई है कि एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उतराई प्रचालनों में सभी रू कावटों को स्टीवेडोर्स से प्रमाणित करवाना होगा। एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्राइवेट लिमि. ने इस प्रस्तावित शर्त पर यह कहते हुए आपत्ति व्यक्त की है कि स्टीवेडोर्स से भी तो एक हितसाधक पक्ष हो सकता है और इस प्रकार ऐसा नहीं हो सकता कि उनका विचार पूर्वाग्रह से ग्रस्त न हो। उन्होंने इस शर्त यह कहते हुए सुधार का सुझाव दिया है कि रू कावटों का यह प्रमाणन प्रचालक के साथ स्टीवेडोर द्वारा संयुक्त रूप से प्रमाणित करवाया जाए या इसके लिए एक स्वतंत्र (निष्पक्ष) सर्वेक्षक नियुक्त किया जाए। यह ध्यान देने योग्य है कि प्रस्ताव में, प्रचालक से एक समर्पित टर्मिनल में व्यापक सेवा प्रदान करने की कल्पना नहीं की गई है। तैनात की जाने वाली एचएमसी से स्वयं पत्तन के विहिन्त बर्थों पर कार्गो प्रहरन्तन सेवा प्रदान करने की अपेक्षा की गई है। अतएव, प्रस्तावित शर्त, एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उतराई प्रचालनों में आने वाली रू कावटों को प्रमाणित करने हेतु पत्तन को अपने अधिकारियों या किसी अन्य एजेन्सी को नामित करने का अधिकार प्रदान करते हुए संशोधित की जाती है। तदनुसार, प्रस्तावित नोट को संशोधित किया जाता है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित अन्य सशर्तताओं पर एबीजी-एलडीए बल्क हैंडलिंग प्रा.लि. द्वारा उठाए गए मुद्दों / बिन्दुओं का उत्तर देते हुए पत्तन ने अपनी टिप्पणियां / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं। यही नहीं, प्रस्तावित शर्त इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 में प्रदत्त शर्तों के अनुरूप हैं। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित शर्तों को, पिछले पैराग्राफों / अनुच्छेदों में विश्लेषण में सुझाए गए संशोधनों के अधीन शामिल किया जाता है।

- (xii) अपक्रंट अनुसूची में शामिल कुछ सामान्य शब्दों जैसे, विदेशगामी पोत, तटीय पोत की परिभाषाएं टीपीटी के दरमान में प्रदत्त परिभाषाओं के अनुरूप हैं। दिन को कैलेंडर दिन अथवा उसके अंश के रूप में परिभाषित किया गया है। इस शब्द की परिभाषा को टीपीटी के दरमान में प्रदत्त परिभाषा के अनुरूप परिवर्तित किया गया है, जिसके अनुसार दिन का अर्थ वह अवधि जो सुबह 6 बजे आरंभ होती है अगले दिन सुबह 6 बजे समाप्त होती है। कुछ ऐसे शब्दों की परिभाषाएं जिनके अर्थ सामान्य रूप से समझ में आते हैं, शामिल नहीं की गई हैं।
- (xiii) पोतों के वर्गीकरण के लिए सामान्य मिवंधन और शर्तें जैसे विदेशगामी अथवा तटीय, पोत संबंधी प्रभारों के लगाए जाने के लिए प्रासंगिक हैं और वर्तमान मामले में प्रासंगिक नहीं पायी हैं और इसलिए प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं की गई। 2005 के मार्गदर्शियों में परिकल्पित और अन्य महापत्तनों के दरमानों में एक समान रूप से प्रदत्त कुछ सामान्य शर्तें, जैसे तार्किक स्तर से अधिक विलंब के लिए जिसके लिए निजी टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार है, उपयोगकर्ता से प्रभार का भुगतान नहीं करवाना चाहिए और तटीय कार्गो के लिए लागू रियायती प्रशुल्क के लिए शर्तें दरमान में शामिल की गई हैं।

- (xiv) महापत्तनों में पीपीपी प्रोजेक्टों के लिए अप्रॉप्ट प्रशुल्क निर्धारण के लिए फरवरी 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.2 के अनुसार वर्तमान मामले में प्रदान किए जाने वाली प्रशुल्क सीमाएँ, अगले पाँच वर्षों के दौरान तूतीकोरिन पत्तन न्यास में समान कार्गो / सेवा के प्रहस्तन के लिए एचएमसी तैनात करने हेतु बोली पर दिए जाने वाले सभी प्रोजेक्टों पर लागू होंगी।

9.1 मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित की जाएंगी किन्तु, 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले परिवर्तन के केवल 60% तक ही इस प्रकार के प्रशुल्क सीमाओं में स्वयं चालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, अप्रॉप्ट प्रशुल्क गणना में विचारित पूंजी लागत तथा प्रचालन लागत की यूनिट दर का अनुमानन, टीपीटी द्वारा दी गई रिपोर्ट के अनुसार 1 जनवरी 2010 के हैं, प्रत्येक वर्ष स्वचालित समायोजन के लिए विचार किए जाने हेतु 1 जनवरी 2010 के थोक मूल्य सूचकांक को आधार थोक मूल्य सूचकांक निर्धारित करना उचित और प्रासंगिक होगा।

9.2 जैसाकि मार्गदर्शियों की धारा 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट है, वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ करने से पहले, निजी प्रचालक अनुमोदित उच्चतम दर युक्त दरमान और शर्तों की विवरणी को अधिसूचित करवाने के लिए, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 में अपेक्षित है, इस प्राधिकरण से सम्पर्क करेगा।

9.3 मार्गदर्शियों की धारा 3.8.5 के अनुसार यदि दरमान और सशर्तताओं की विवरणी के विषय में स्पष्टीकरण या व्याख्या मांगने वाला कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को सौंपा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

9.4 परियोजनाओं के लिए निष्पादनता मानदंड बोली दस्तावेजों से स्पष्ट रूप से प्रकाशित किए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से अपेक्षा है कि उसका कार्य-निष्पादन कम से कम बोली दस्तावेजों / रियायत करार में प्रकाशित / घोषित निष्पादन-मानदंडों तक तो करे।

9.5 निजी प्रचालकों की वास्तविक निष्पादनता का इस प्राधिकरण द्वारा प्रबोधन किया जाएगा। सेवा की गुणवत्ता के बारे में यदि कोई शिकायत प्राप्त होती है तो प्राधिकरण ऐसे आरोप की जाँच करेगी और अपने निकर्ष तूतीकोरिन पत्तन न्यास को भेजेगा। निजी प्रचालक के विरुद्ध यदि कोई कार्रवाई की जानी होगी तो तूतीकोरिन पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायती करार के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई आरम्भ करेगा।

9.6 टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत के 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक तूतीकोरिन पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले 3 महिनों के दौरान टर्मिनल की वित्तीय एवं भौतिकीय निष्पादनता समाहित होगी।

10. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, संलग्न-II के अनुसार तूतीकोरिन पत्तन न्यास में पीपीपी मॉडल के अन्तर्गत हार्बर मोबाइल क्रेन की तैनाती और प्रचालन के लिए अप्रॉप्ट प्रशुल्क सीमाओं को अनुमोदन प्रदान करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

संलग्नक-1

बीओओ आधार पर पीपीपी योजना के जरिए तूतीकोरिन पत्तन न्यास की बर्थ सं. I से VI और IX पर मैकेनिकल हैंडलिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रोन्नयन के लिए प्रस्तावित अपफ्रेंट प्रशुल्क का फार्मूला क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए लाख रुपये में

क्र. सं.	विवरण	100 टन एचएमसी के लिए जैसा तूतीकोरिन पत्तन न्यास में प्रस्तुत किया	गणना	अनुमान	जैसा प्राधिकरण द्वारा शुष्क बल्क - (क) खाद्यान्न और उर्वरक तथा (ख) कोयला, चूना-पत्थर के लिए माना गया	अनुमान
I	इष्टतम क्षमता				बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए वर्ष 2008 के किराया मार्गदर्शी में दिए निर्धारित नियमों के अनुसार	
	प्रहस्तन दर	30.5 x 20 x 85%		518 टन / घंटा	शुष्क बल्क क) खाद्यान्न, उर्वरक = 10000 टन / दिन (30000 टन पार्सल साइज से बड़े पोतों के लिए) ख) कोयला, चूना पत्थर, खनिज इत्यादि = 10000 टन / दिन (मार्गदर्शी में प्रदत्त प्रहस्तन मानदंड से ऊपर 25%)	744
	प्रहस्तन दर / दिन		518 x 21	10878 टन / दिन	विजली / ईंधन की लागत का अनुमान लगाने हेतु एक वर्ष में 4000 काम के घंटों का मानक दिया गया है।	4000
	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में)		10878 x 330 दिन	3589740	744 x 4000 घंटे	2976000
	वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में)			3.590		2.976
		गणना	एचएमसी के लिए अनुमान	ग्रेब के लिए अनुमान	गणना	एचएमसी के लिए अनुमान
II	मोबाइल हार्बर क्रेन की पूंजी लागत (लाख रुपये में)		2041.00	92.00		1922.51
III	प्रचालन लागत					
	(क) ईंधन लागत	70*35*4000 (70 लि./घं. @ रु. 35 / लि.)	98.00	0.00	4000 घंटे (70 लि. / घंटे @ रु. 40.44 / लि.)	113.23
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत	@ पूंजी लागत का 5 %	102.05	4.60	कुल पूंजी लागत पर 5%	96.13
	(ग) बीमा	@ पूंजी लागत का 1%	20.41	0.92	कुल पूंजी लागत पर 1%	19.23
	(घ) मूल्यहास	@ पूंजी लागत का 10.34 %	211.04	9.51	कंपनी अधिनियम में प्रदत्त मानदंड के अनुसार (@ 10.34%)	198.79
	(ङ) किराया (लाइसेंस शुल्क)		0.00	0.00		
	(च) अन्य विवरण	पूंजी लागत के 5% की दर पर	102.05	4.60	सकल अचल परिसंपत्ति का मूल्य का 5%	96.13
	कुल योग (क) से (च)		533.55	19.63		523.51
IV	आरओसीई	पूंजी लागत के 16% की दर पर	326.56	14.72	पूंजी लागत पर 16%	307.60
V	वार्षिक राजस्व आवश्यकता		860.11	34.35		831.11
VI	प्रति पाली प्रस्तावित दर	क्रेन : 860.11 * 100000 / 540 पालियां ग्रेब : 34.35 * 100000 / 335 पालियां अर्थात् 540 पालियों का 62%	रु. 159279.52	रु. 10260.69		---
VII	प्रस्तावित दर प्रतिटन (विदेश गामी) रु. में	क्रेन : 159279.52 / (12500/3) ग्रेब : 10269.69 / (12500/3)	रु. 38.00	रु. 2.46	राजस्व आवश्यकता (रु. पर्यो में) / क्षमता (टन में)	27.93
VII	ग्रेब के साथ एचएमसी के लिए प्रस्तावित दर प्रतिटन (विदेश गामी)		रु. 38.00	रु. 2.46	ग्रेब के साथ एचएमसी के लिए प्रतिटन	29.69
VIII	ग्रेब के साथ एचएमसी के लिए प्रस्तावित दर प्रतिटन (तटीय)		रु. 22.80	रु. 1.48	विदेशगामी दर का 60%	17.81

*टीपीटी द्वारा अपनाई गई कार्यविधि का दर अनुसरण करते हुए ग्रेब के लिए यूनिट दर परिगणित करने के लिए शुष्क बल्क की इष्टतम क्षमता के 62% पर विचार किया गया है।

(ख) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

क्र.सं.	विवरण	मानदंड (गणना)	स्टील और थैला बंद कार्गो	अन्य
I	अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 में मल्टीपर्फज कार्गो टर्मिनल के लिए प्रदत्त मानदंडों से 50% अधिक पर कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रतिदिन)		6000	3750
II	कार्गो प्रहस्तन दर (टन / प्रति घंटे में)	क्रम सं. I (24 घं. * 70% उपयोगिता मानक)	357	223
III	काम के घंटे (प्रति वर्ष)		4000	4000
IV	क्षमता (टन/ वर्ष)	क्रम सं. II * III	1428000	892000
V	वार्षिक राजस्व आवश्यकता (ग्रेब लागत छोड़कर) पहली सारणी में क्रम सं. V पर जैसा अनुमानित है।		831.11	831.11
VI	प्रस्तावित दर प्रति टन (विदेशगामी) रू. में	क्रम सं. V/IV	58.20	93.17
VII	प्रस्तावित दर प्रति टन (तटीय) रू. में	क्रम सं. VI का 60%	34.92	55.90

संलग्नक-II

तूतीकोरिन पत्तन न्यास
तूतीकोरिन पत्तन न्यास में बर्थ सं. I से VI और IX में हार्बर मोबाइल क्रेन
प्रचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1 परिभाषाएँ- सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि प्रसंग की अन्यथा मांग न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i) **"तटीय पोत"** का अर्थ होगा कोई भी पोत जो अनन्य रूप से भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो, व्यापार में लगा हो।
- (ii) **"विदेशी पोत"** से अर्थ होगा तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- (iii) **"दिन"** से अर्थ होगा किसी दिन की सुबह 6 बजे से अगले दिन सुबह 6 बजे तक की अवधि।

1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें:-

- (i) (क) पीओएल लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं और थर्मल-कोल समेत कच्चे तेल से इतर समस्त तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख)- कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, पोत-तट के बीच अन्तरण के लिए रियायती दरें सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों में लगाई जानी चाहिए।
- (ग) विदेशी पत्तन से कार्गो पर जो भारतीय पत्तन "ख" पर परवर्ती पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन "क" पर पहुँचता है, इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से / को संवाहित कार्गो रियायत के लिए अर्हक होगा।
- (घ) तटीय कार्गो पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूप से अंकित किए और उगाहे जाएंगे।
- (ii) विलम्बित भुगतानों / धन वापसियों पर ब्याज
 - (क) उपयोगकर्ता इस दरमान के अंतर्गत विलम्बित भुगतानों के लिए दंड-ब्याज का भुगतान करेगा। इस प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलम्बित धनवापसियों के लिए दंड-ब्याज का भुगतान करेगा।
 - (ख) दंड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की "प्राइम लेंडिंग रेट" से 2% अधिक होगी।

- (ग) धनवापसियों पर विलंब सेवा पूरी होने के दिन से अथवा उपयोगकर्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, इनमें से जो भी बाद में हो, 20 दिन से गिना जाएगा ।
- (घ) उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलम्ब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 वें दिन से गिना जाएगा । किन्तु, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ भुगतान सेवाएँ प्राप्त करने से पहले किया जाना है, जहाँ प्रभारों का भुगतान, दरमान में शर्त के रूप में अग्रिम प्रदान किए गए हैं ।
- (iii) परिगणित सभी प्रभार, बिल के कुल योग पर अगले उच्चतर रूपये में (पूर्ण रूपये में) बदले जाएंगे ।
- (iv) जब तक धन वापसी की राशि रु . 100/- या अधिक नहीं होगी, धनवापसी के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा । इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को देय राशि यदि रु . 100/- से कम है तो टर्मिनल प्रचालक अल्प वसूली के लिए पूरक बिल प्रस्तुत नहीं करेगा ।
- (v) (क) दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम स्तर हैं; इसी प्रकार छूट और कटौतियाँ निम्नतम स्तर हैं । टर्मिनल प्रचालक, यदि चाहे तो, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और / या उच्चतर छूट और कटौती अनुमत कर सकते हैं ।
- (ख) यदि टर्मिनल प्रचालक चाहें तो वे दरमान में प्रदत्त दरों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं को तार्किक बना सकते हैं, यदि ऐसा तार्किकीकरण उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत दे और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से आगे न निकलें ।
- (ग) टर्मिनल प्रचालकों को चाहिए कि वे ऐसी निम्नतर दरें और / या ऐसी दरों के अनुप्रयोग को शासित करने वाली सशर्तताओं के तार्किकीकरण को जनता को अधिसूचित करें, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से आगे न निकल जाएँ ।
- (vi) उचित / तार्किक स्तरों से आगे उन विलम्बों के लिए, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, प्रभार का भुगतान करने की उपयोगकर्ता से अपेक्षा नहीं की जाएगी ।

2. हार्बर मोबाइल क्रेनों के किराए के लिए प्रभार:

(i) शुल्क बल्क कार्गो के लिए:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	दर प्रति टन (रुपये में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	25.24	15.14
10500-11499	26.72	16.03
11500-12499	28.21	16.93
12500	29.69	17.81
12501-13500	31.17	18.70
13501-14500	32.65	19.59
14501-15500	34.13	20.48

नोट: बढ़ती हुई उच्चतम दरें गणना करने हेतु जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, आधार दर को पहले हजार टन के लिए बढ़ाकर 105% किया गया था और दूसरे हजार के लिए आधार दर को बढ़ाकर 110% कर दिया गया था। तीसरे हजार के लिए दर आधार दर को 115% तक बढ़ाकर निर्धारित की गई थी। 15500 टन से आगे के लिए दर यही कार्यविधि अपना कर परिगणित की गई थी। इसी प्रकार, 9500 टन से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दर, आधार दर को तदनुसार घटाकर परिगणित की जाएगी।

(II) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

(क) स्टील एवं थैलाबंद कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	दर प्रति टन (रु पये में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	55.29	33.17
6000	58.20	34.92
6001-7000	61.11	36.67

नोट: बढ़ती हुई उच्चतम दरें परिगणित करने के लिए जैसाकि ऊपर बताया गया है, पहले हजार टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया था। 7000 टन से अधिक के लिए दर परिगणित करने हेतु यही कार्यविधि अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टन से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने हेतु आधार दर को तदनुसार घटाया जाएगा।

(ख) अन्य

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मीट्रिक टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रु पये में)	
	विदेशी	तटीय
27.50-3749	88.51	53.11
3750	93.17	55.90
3751-4750	97.83	58.70

नोट: बढ़ती हुई उच्चतम दरें परिगणित करने के लिए जैसाकि ऊपर बताया गया है, पहले हजार टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया था। 4750 टन से अधिक के लिए दर परिगणित करने हेतु यही कार्यविधि अपनायी जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टन से नीचे की निष्पादनता के लिए उच्चतम दर निर्धारित करने हेतु आधार दर को तदनुसार घटाया जाएगा।

नोट:

औसत बर्थ-दिन आउटपुट की गणना के लिए निम्नानुसार है:-

एमएचसीसी द्वारा लादी / उतारी गई कुल मात्रा

(i) ----- X 24 घंटे

पोत प्रचालन आरम्भ करने से उसकी समाप्ति तक लिया गया कुल समय

(ii) पोत के लिए औसत बर्थ दिन आउट पुट के अनुसार कार्गो के लदान / उताराई के आरम्भ से उसकी पूर्णता तक क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर, लादे / उतारे गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए पत्तन उपयोगकर्ताओं से वसूल की जाएगी।

- (iii) यदि एक एचएमसी एक अन्य एचएमसी अथवा ईएलएल के साथ काम करती है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिन-आउट-पुट एचएमसी लोड-मीटर द्वारा दर्ज की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जाएगी ।
- (iv) एक घंटे से अधिक समय के लिए क्रेन में खराबी आ जाने की स्थिति में पोत के बर्थ छोड़ने तक, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण, खराबी आने से पहले लादे / उतारे गए कार्गो को हिसाब में लेकर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित करके उसे 24 से गुणा करके निर्धारित किया जायेगा ।
- (v) यदि किसी ऐसे कारण से, जिसके लिए एचएमसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सकता है, एचएमसी का प्रचालन लगातार दो घंटे से अधिक के लिए रुक जाता है तो पोत में क्रेन प्रचालन का कुल समय परिगणित करते समय उसे समुचित छूट दी जाएगी । 2 घंटे से कम समय के लिए क्रेन के रुकने पर उपर्युक्त प्रयोजन से विचार नहीं किया जाएगा । ऐसी रूकावटों के लिए, जिनके लिए क्रेन जिम्मेदार होगी, कोई छूट प्रदान नहीं की जाएगी । एचएमसी के काम करने के दौरान लदान / उतराई में सभी रूकावटों को टीपीटी अधिकारियों अथवा टीपीटी द्वारा नामित किसी अन्य एजेन्सी द्वारा दैनिक पोत निष्पादनता रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता / अपेक्षा है ।
- (vi) एचएमसी में खराबी आ जाने के कारण / उसके काम न करने के कारण यदि पोत को स्थलान्तरित करना आवश्यक हो जाए तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थलान्तरण प्रभार, रू . 1,00,000/- (एक लाख रू पये मात्र) के जुर्माने के साथ क्रेन प्रचालक से वसूल किए जाएंगे । इस प्रकार वसूले गए स्थलान्तरण प्रभार की पोत एजेन्ट को धन-वापसी की जाएगी जबकि जुर्माने की राशि पत्तन द्वारा रखी जाएगी ।
- (vii) औसत आऊट पुट पर किसी विवाद की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा ।

3. ऊपर अनुसूची (2) के लिए सामान्य नोट:

प्रशुल्क सीमाएँ, 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक ही, मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित की जाएंगी । ऐसे स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किए जाएंगे और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th August, 2010

No. TAMP/16/2010-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Tuticorin Port Trust for setting upfront tariff for operation of mechanical handling equipment through Public Private Partnership in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/16/2010-TPT

Tuticorin Port Trust

ORDER

Applicant

(Passed on this 23rd day of July, 2010)

This case relates to the proposal from the Tuticorin Port Trust (TPT) for setting upfront tariff for the upgradation of the mechanical handling infrastructure through Public Private Partnership on Build, Own and Operate (BOO) basis.

2. In pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts announced by the Government vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008, the TPT vide its letter dated 25 February 2010 has filed its proposal for fixation of upfront tariff for the upgradation of mechanical handling infrastructure at berth Nos.I to VI and IX of Tuticorin Port through Public Private Partnership on Build, Own and Operate (BOO) basis. The TPT has also furnished the proposed Scale of Rates (SOR) and the feasibility report.

3. The salient features of the proposal are as follows:

- (i). The TPT has stated that total additional handling capacity required by 2020-21 is 8.8 Million Tonnes (MT) and 13.7 MT by 2027-28. Considering the reach required for handling dry bulk cargo of larger size vessels-calling at berths III & IV & IX, a minimum two high capacity crane with greater reach are to be procured and deployed. It is proposed to deploy 1 No. of 140 tonne HMC and 1 No. of 100 tonne HMC in 2010-11 and further 1 No. of 100 tonne HMC in the year 2020-21 under PPP on BOO basis. The capital cost estimated to be incurred in 2010-11 is Rs.53.92 crores and Rs.26.18 crores in 2020-21. The scope of the present proposal is limited to fixation of upfront tariff for 2 Nos. HMCs proposed to be deployed in 2010-11.

- (ii). Optimal Capacity of the HMCs:

The optimal capacity of the 140 T and 100 T HMC is assessed at 4.7 Million Tonnes (MT) and 3.6 MT respectively following certain assumptions and norms as given below:

A. Assumptions:

On stream days considered in a year	330 days
Equipment availability per day	21 hours
No. of cycles per crane per hour	20
Material handling equipment efficiency	85%

B. Norms:

Details	140T HMC	100T HMC
Maximum reach required	34m	34m
Grab weight	12T	10T
Load/ move at 11 to 23m	52T	52T
Load/ move at 34m	52T	29T
Average load/move (excluding the grab weight)	$(40+40)/2 = 40T/\text{grab}$	$(42+19)/2 = 30.5T/\text{grab}$
Handling rate/hour	$40 * 20 = 800T/\text{hr}$	$30.5 * 20 = 610 T/\text{hr}$
Equipment efficiency	85%	85%
Handling capacity / hour	$800 * 0.85 = 680 T/\text{hour}$	$610 * 0.85 = 518 T/\text{hour}$
Handling capacity / day	$680 * 21 = 14280T / \text{day}$	$518 * 21 = 10878T / \text{day}$
Annual handling capacity	$14280 * 330 = 47,12,400 \text{ i.e. } 4.7\text{MT}$	$10878 * 330 = 35,89,740 \text{ i.e. } 3.6 \text{ MT}$

The port has stated that it has considered handling rate of 100T HMC at 12500 tonnes per day. (However, the capacity of 100 T HMC considered by the TPT as per the above table is 10,878 tonnes only)

(iii). Capital Cost

- (a). The capital cost of the 140 T and 100 T HMCs and grabs estimated by TPT is as follows:

Particulars	140 T HMC (Rs. in lakhs)	100 T HMC (Rs. in lakhs)
Cost of crane (without grab)	2434.00	2041.00
Cost of crane grab	92.00	92.00

- (b). The TPT has furnished a copy of the budgetary offer in support of the estimation.
- (c). The TPT has considered the exchange rate for Euro as on 18.2.2010 at Rs.62.781 to estimate the capital cost in Indian Rupee.

(iv). Annual Operating cost

- (a). The TPT has estimated the operating cost for the crane and grab separately.
- (b). The TPT has considered direct labour cost at 5% of the capital cost. The norm prescribed for estimating other expenses at 5% of the capital cost is not considered separately.
- (c). The fuel consumption is considered at 100 Litres per hour and 70 Litres per hour for 140 T HMC and 100 T HMC respectively. The unit cost of fuel is considered at Rs.35.00 per litre.
- (d). Repairs & Maintenance, Insurance & Depreciation have estimated adopting the norms prescribed in the guidelines for multipurpose berth.
- (e). The port has not considered license fee for the area to be occupied by the HMCs in the estimation of operating cost.
- (f). The total annual operating cost estimated for the 140 T and 100 T HMCs and grab are tabulated below:

Particulars	140 T HMC (Rs. in lakhs)	100 T HMC (Rs. in lakhs)
Operating Cost for HMC (without grab)	659.42	533.55
Operating Cost for grab	19.63	19.63

(v). Annual Revenue Requirement (ARR):

The estimated ARR is as given below:

Particulars	140 T HMC (Rs. in lakhs)	100 T HMC (Rs. in lakhs)
ARR for HMC (without grab)	1048.86	860.11
ARR for grab	34.35	34.35

- (vi). For determining at the upfront rate, TPT has first arrived at per shift rate based on 540 shifts per annum. For arriving at the upfront rate for grab service, the TPT has considered 62% of 540 shifts.

To arrive at the per tonne rate for operating the HMC, the per day productivity is reckoned at 14,280 tonnes and 12,500 tonnes for 140 tonnes and 100 tonnes HMCs respectively and 3 shift operations per day is assumed.

(vii). The upfront tariff proposed by the TPT are as follows:

Sl. No.	Description	Capacity in tonnes per day	Proposed Rate for usage of HMC (without grab) (Rs. per tonne)		Proposed rate for usage of grab (Rs. per tonne)	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
(i).	140T Harbour Mobile Crane	14280	40.81	24.49	2.16 *	1.30 *
(ii).	100T Harbour Mobile Crane	12500	38.00	22.80	2.48	1.48

* The TPT has stated that the grab charges on higher rates as for 100 tonnes HMC is adopted for both cranes but the Scale of Rates proposed by the TPT does not reflect this position.

(viii). The TPT has proposed the following conditions:

(a). The rates indicated above are with respect to the output per day specified. In case, there is any increase / decrease by 1000 tonnes the rate will be increased / decreased by 5% for every 1000 tonnes per day.

(b). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs}$$

(c). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(d). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

(e). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided / crane working hours and multiplied by 24.

(f). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

(g). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.

(h). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal of the TPT was circulated to the users / RFQ applicants (as furnished by the TPT) seeking their comments. The comments received from the users/ user organizations have been forwarded to the TPT as feedback information. The TPT has not furnished any comments on the points made by the users.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the Tuticorin Port Trust was requested to furnish additional information / clarifications vide this Authority letter dated 28 May 2010. The reply from the port has been received by e-mail dated 22 June 2010. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by port
I.	General	
(a).	The TPT has proposed a differential handling charges based on the capacity of the MHC. User of the crane may not be concerned with the capacity of the cranes but on the productivity and reliability of services to be offered. The TPT is requested to review the proposal and prescribe a common rate for handling of different cargo linked with productivity, irrespective of the type and capacity of the crane.	Port has suggested separate rates for each type of crane which again varies based on the productivity levels.
(b).	As per the Feasibility Report furnished by the TPT, the cargo profile for the berths I to VI and IX where the proposed HMCs are to be deployed includes break bulk cargo and dry bulk cargo. The productivity of the crane will depend on the nature of cargo handled. However, the TPT has considered a uniform handling rate for all types of cargo in the estimation of capacity of the cranes and accordingly proposed a common rate irrespective of the nature of cargo. The TPT is, therefore, requested to review the position and revise the proposal suitably.	The rates proposed per tonne of cargo is for the Harbour Mobile Crane (without grab). For Grab, separate rate is proposed similar to the prevailing tariff structure of the port. Hence the same may be accepted.
II.	Optimal capacity	
(a).	The TPT has considered 330 workings days in a year, 21 workings hours per day and 85% equipment efficiency level for calculating the optimal capacity of the cranes. As per the norms prescribed in the Upfront Tariff guidelines of February 2008, for various types of berths including multipurpose berth, the optimal capacity is reckoned as 70% of the maximum capacity. The norms does not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. The TPT is, therefore, requested to review the capacity calculation estimated by it and revise it suitably.	The crane will be deployed in any of the berths identified for this tender. The optimal capacity is calculated considering the equipment efficiency at 85% level and need not be 70% prescribed for berth.
(b).	The TPT has stated that the handling rate in respect of 100 T Mobile crane at 12500 tonnes per day based on the experience of Paradip Port Trust in handling similar cranes. However, it is seen from the capacity calculations furnished by the TPT that the handling rate considered for 100 T Mobile crane is only 10878 tonnes per day. Please clarify.	While working out the handling rate as per technical specifications for a 100 tonnes HMC, it will fetch only 10878 tonnes per day. Hence the handling rate similar to Paradip Port at 12500 tonnes per day is considered to moderate the rate so that the rate does not exceed the rate proposed for 140 tonnes HMC.

(c).	It is seen from the calculations furnished by the TPT for deriving the rate for grab that it has considered 62% share of the estimated capacity of the crane. It implies that the remaining 38% of the estimated capacity will not require grab. As the handling rate of the crane with grab and without grab may vary, the impact of the capacity share not requiring grab may be taken into account in the estimation of optimal capacity of the cranes.	The existing scenario in Berths is considered in arriving the share of estimated capacity of the crane with Grab and without Grab.
III.	Capital Cost:	
	The capital cost estimates which are based on the exchange rate of Euro may be updated with the current exchange rate for Euro.	The exchange rate of Euro is nearly at Rs.66/- during January, 2010 and the exchange rate of Euro on 16.6.2010 is Rs.57.40. Considering this exchange rate fluctuation it is premature to adopt a rate at this current juncture. Hence, the Authority may like to adopt the rate of equivalent rupee in respect of Euro on the date of passing the order by the Authority.
IV.	Operating Cost:	
(a).	In estimation of operating cost, it appears that TPT has adopted the norms prescribed in the upfront tariff fixation guidelines of 2008 for estimation of operating costs for a multi purpose berth. However, the TPT has not considered the Licence Fees for the area occupied by the Harbour Mobile Crane. The reasons therefor may be explained.	100-T and 140-T Harbour Mobile Crane are expected to operate anywhere in Berth No. I to IV, V & VI, and in Berth No. IX based on the demand for utilization besides HMC are to work in a open space like Wharf crane and is expected to move from one Berth to another to comply the demands of the crane. Hence no specific storage area is envisaged and consequently no licence fee is anticipated.
(b).	The port has considered fuel consumption of 70 Litres/hour and 100 Litres/hour for the 100 T and 140 T Harbour Mobile cranes respectively. The technical details furnished by the equipment manufacturer in the budgetary offer indicate a fuel consumption of 40 to 60 Litres / hour depending on the product handled. Please clarify the reasons for considering fuel consumption at a higher level with justification.	The fuel consumption varies depending upon specification and design of engine, equipment, working load of the crane and efficiency of the operator. Hence, higher level of fuel consumption is considered after actually analysing the factors.
V.	Scale of Rates:	
(a).	The port has proposed rates for usage of Harbour Mobile Cranes without grab and proposed a separate rate for usage of grab in respect of 100 T and 140 T cranes separately. Though the rates proposed by the port are on per ton basis, it is seen from the calculations furnished by the port that it has derived the rate per shift on the basis of 540 shifts per annum and then worked out at the rate per ton, on the basis of tonnage to be handled per day as per the optimal capacity. However, the rate so derived does not appear to be correct if the optimal handling capacity of cranes is taken into account. The TPT is, therefore, requested to derive the rate based on the optimal handling capacity of the cranes to achieve the estimated annual revenue requirement.	Workings by considering 540 shifts is based on the workings approved by the Authority for 80-T Harbour Mobile Crane owned by PSTS vide TAMP order dated 30.12.2009.
(b).	The TPT has considered 62% of the 540 shifts for bulk cargo handling for deriving the rate for use of grab. In the calculations, it	Based on the cargo statistics of the previous years, 62% of bulk cargo require the use of Grab. The entire Grab cost is recovered

	has considered only 62% of the Annual Revenue Requirement (ARR) for working out the rate. In this regard, furnish the basis for considering 62% towards bulk cargo and clarify how the port expects to earn the balance 38% ARR estimated towards grab operations.	from 62% of 540 shifts (i.e., 335 shifts).
(c).	Though the port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in crane rate as well as grab rate, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. The port may confirm that it does not expect to handle coastal vessel / cargo with the proposed equipment.	Probably the coastal cargoes are handled at Coal Jetty-I and Coal Jetty-II. The Harbour Mobile Cranes are meant for Berth Nos. I to VI and IX. The cargoes to be handled by this HMC is assumed as foreign cargo.
(d).	The Note (i) under the proposed Scale of Rates furnished by the TPT mentions that the rates indicated are with respect to the output per day specified and in case, there is any increase/decrease by 1000 tonnes, the rate will be increased/decreased by 5% for every 1000 tonnes per day. Accordingly, the rate proposed would be applicable for handling from 13281 to 15280 tonnes per day for 140 T HMC and 11501 to 13500 tonnes per day for 100 T HMC, the range of lower and upper limit being 2000 tonnes. As per the methodology adopted in the PPT case relating to fixing rate for HMCs, the rate proposed would be applicable only for the optimum level of handling and slab rates with +/- 5% would be applicable for each 1000 tonnes increase / decrease from the optimum level indicated. The TPT is, therefore, requested to review this clause suitably and propose an efficiency linked tariff structure. In this regard, the TPT may refer to the tariff structure prescribed by this Authority for hire charges of HMC in the Scale of Rates of PPT vide order dated 30 December 2009.	This rate is proposed based on the rate approved by the Authority for 80-T Harbour Mobile Crane owned by PSTS vide TAMP order dated 30.12.2009.
(e).	The TPT is requested to confirm that the cost estimates reflects the current market rates and incorporate a general note in the draft Scale of Rates stating that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of variation in the Wholesale Price Index occurring between 1 January 2010 and 1 January of relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of relevant year to 31 March of the following year.	The suggestion to incorporate a general note in the draft Scale of Rates stating the tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of variation in the Wholesale Price Index occurring between 1 January 2010 and 1 January of relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year, is accepted.

6.1. A joint hearing in this case was held on 30 June 2010 at the Tuticorin Port Trust. The TPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, TPT and the concerned users/ organisation bodies/ RFQ applicants have made their submissions.

6.2. As decided at the joint hearing, M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. were advised to furnish its comments to TPT. The TPT was requested to examine the comments of M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. and furnish its response thereon.

6.3. M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd. vide letter dated 30 June 2010 have furnished their comments to TPT with a copy endorsed to us. The TPT vide its letter dated 13 July 2010 has furnished its response on the comments of M/s.ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). With a view to upgrade the mechanical handling infrastructure of the port through Public Private Partnership (PPP), the Tuticorin Port Trust (TPT) has filed a proposal for fixation of upfront tariff for two Harbour Mobile Cranes (HMC), one each of 100 tonne and 140 tonne capacity.
- (ii). The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe separate norms / guidelines for operating Harbour Mobile Crane as a stand alone facility.

The Feasibility Report and the information furnished by the port in this proceeding states that the berth no.I to VI and IX where the HMCs are proposed to be deployed are expected to handle dry bulk as well as break bulk cargo. Hence, the relevant norms prescribed for multipurpose cargo terminal in the upfront tariff guidelines of 2008 which cover handling of dry bulk cargo and break bulk cargo seem to be more relevant in this case. The Tuticorin Port Trust has also in general adopted the norms / guidelines issued for a multipurpose cargo terminal for estimating the operating cost. The deviation proposed by the TPT particularly in the estimation of the optimal capacity is discussed in the subsequent paragraphs.

- (iii). The TPT has proposed differential upfront tariff for a 100 Tonne and 140 Tonne HMC based on the capital cost, operating cost and optimum capacity assessed separately for each of the cranes. Upfront tariff for grab is proposed separately.

User of the crane will be concerned with the productivity and reliability of services offered by the crane and not with the capacity of the crane deployed. There can be instances where productivity of a 140 T HMC may be lower than an efficient 100 T HMC. When advised to review the proposal and prescribe a common rate for handling of different cargo linked with productivity, instead of relying on the type and capacity of the cranes, the port has reiterated its proposal for differential upfront hire charge for different capacities of HMC. The port has not appreciated the fact that tariff linked to productivity will automatically take care of the differences in the capacity, as a higher capacity crane is expected to return a better productivity in terms of handling rate. Further, the possibility of induction of additional cranes in future at the TPT cannot be ruled out in view of the increasing traffic demand at the concerned berths projected by the TPT. In that case, upfront tariff will have to be set again for different capacity of the crane, if inducted in future, which is not the objective of the upfront tariff guidelines. Clause 2.2. of the upfront tariff guidelines stipulates that upfront cap fixed once will apply in the same port for the next five years for handling identical commodity or service.

It is found more appropriate to fix upfront tariff considering a standard capacity of HMC so that it can cover different capacity range of HMCs which may provide identical handling of commodity/ service in the port in the next five years. Seen from this perspective, this Authority decides to set upfront tariff assuming a standard HMC of 100 tonne capacity and links the tariff to the performance of the crane. Linking of tariff with performance will, to a great extent, take care of the interest of users and also the service provider even if the actual capacity of the crane deployed varies within a range from the standard HMC considered in this exercise.

This Authority has vide Order No.TAMP/54/2007-PPT dated 30 December 2009 prescribed ceiling rate for hire of HMC deployed by service providers authorised by the Paradip Port Trust (PPT). It is relevant to state here that in Paradip Port Trust (PPT), though HMCs of different capacities are deployed by various crane service providers authorised by the port, for the purpose of fixation of hire charge of HMC, the PPT had formulated its proposal based on certain assumed norms and parameters for HMC of 100 tonnes capacity. Though the said proposal of the PPT was not governed by the upfront tariff guidelines of 2008, the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 were adopted by this Authority to test the reasonableness of the estimates provided by the PPT for estimating the operating cost and the tariff was fixed in graded scale with linkage to performance. The approach adopted in PPT was followed while prescribing hire charge for HMC at other Major Port Trusts such as Tuticorin Port Trust, Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust also.

Following the decision taken earlier to determine hire charge for a standard HMC of 100 Tonne capacity, upfront tariff fixation in the instant case is also undertaken for a standard HMC of 100 Tonne capacity.

- (iv). The TPT has proposed to prescribe a separate rate for grab attachments to the HMC. Grab cannot be used independently in handling operation unless it is attached with a working crane. It is admitted the existing Scale of Rates of some of the major ports including TPT prescribe hire charge of grab separately. This may be because such rates were mainly for miscellaneous services and also due to the fact that at some of the ports, private cranes which are deployed for operation hire the grabs alone from the port. It may be relevant to mention here that the hire charge prescribed by this Authority in PPT as well as at other ports for a standard HMC of 100 Tonne capacity include grab component also in the case of dry bulk handling.

In the instant case, the TPT has specifically pointed out that only 62% of the cargo capacity pertaining to bulk cargo would require grab. The rate for grab is to be determined separately with reference to the bulk cargo capacity likely to avail the services of grab so as to recover the estimated revenue requirement relating to grab service from the relevant cargo. This will also ensure that break bulk and other cargo which do not avail the services of grab are not burdened with the cost of grab component. The upfront tariff for hire of HMC for bulk cargo will thus be a composite rate including supply of necessary grab alongwith the crane.

(v). Optimal capacity:

- (a). The TPT has assessed the optimal capacity of the HMCs adopting certain assumptions like average load per move, 20 no. of cycles per hour considering 85% equipment efficiency level, 21 workings hours per day and 330 workings days in a year. ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd has objected the optimal capacity assessment made by the TPT. The approach adopted by the TPT in assessing the capacity of the HMC is not found to be in line with the general formula prescribed in the upfront tariff guidelines for assessing the optimal capacity for dedicated facilities such as coal, iron ore, container terminal and the multipurpose cargo terminal. The upfront tariff guidelines clearly mandate to determine the optimal capacity at 70% of the maximum capacity and also prescribe handling norms for each cargo group in a multipurpose cargo terminal. The optimal capacity for the Harbour Mobile Crane of 100T capacity is thus determined following the formula prescribed in the upfront tariff guidelines with suitable adjustment in the daily output rate based on the approach adopted while prescribing the hire charges of HMC in PPT, VPT, NMPT and TPT.
- (b). The tariff guidelines of 2008 prescribe norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains, fertilizer (with parcel size more than 30,000

tonnes) and 10,000 tonnes per day for coal, limestone, minerals etc. The handling norm prescribed for steel & bagged cargo is 4,000 tonnes per day and 2,500 tonnes per day for other cargo.

Though the port has maintained that performance level of 100 T HMC at 12500 tonnes per day is considered, the upfront tariff calculation furnished by it considers the productivity for 100 T HMC at 10878 tonnes/ day.

The output norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 is with reference to operation of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each. Since the exercise is to prescribe hire charges for the HMC of 100 tonne capacity, the norm prescribed in the 2008 guidelines may have to be adjusted suitably. This point was examined while approving the hire charge for 100 tonne capacity HMC in the PPT and also applied in the cases pertaining to NMPT, VPT and TPT. Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines, and based on the performance of 100 tonnes capacity HMCs reportedly operating in PPT, the handling rate for bulk cargo was considered at 12500 tonnes per day i.e. 25% over the handling rate prescribed in the guidelines. Incidentally, TPT has also proposed the handling rates at this level, though it had considered a different figure in the calculations.

With reference to break bulk cargo like steel & bagged cargo and other cargo the handling rate is considered 50% over the norms prescribed in the guidelines borrowing the decision of this Authority in the PPT case and other cases. Accordingly, updated normative handling rate of 12500 tonnes per day for bulk cargo, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo, and 3750 tonnes per day for other cargo are considered in this analysis.

- (c). Considering the handling rate for bulk cargo at 10878 tonnes per day and 330 days, the capacity of the HMC is computed at 3.59 million tonnes by the TPT. It is relevant to mention that the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo terminal prescribe a norm of 4000 hours for fuel consumption. As rightly stated by the ABG-LDA Bulk Handling Pvt. Ltd., the number of working days considered by the TPT at 330 is not as per the guidelines.

Another relevant factor is the share of cargo in the break bulk cargo category, viz. steel & bagged cargo and other cargo availing the service of HMC is not furnished. From the information furnished by the port, it can be inferred that 62% of the cargo capacity availing the HMC service will pertain the bulk cargo. Since the port has not furnished the share of cargo mix availing the service of HMC at different berths of the port, the optimal capacity of crane may have to be arrived separately for each cargo groups i.e. dry bulk cargo, steel & bagged cargo and other cargo. But, in reality the HMC will handle different cargo mix and not mono cargo.

The optimal capacity of the HMC is determined considering 4000 number of working hours per annum based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power / fuel cost for multipurpose cargo berth and in line with the position maintained while fixing of hire charge of HMC at PPT, TPT, NMPT and VPT.

Accordingly, optimal capacity of 100 T HMC determined with reference to each cargo group at 29,76,000 tonnes if dry bulk cargo is handled, 14,28,000 for handling steel/ bagged cargo and 89,2000 for other cargo is considered in this analysis for determining cargo-group wise upfront tariff for hire of HMC.

Citing that different cargo will have different density, the ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has pointed out that 3 numbers of grab with different specification may have to be deployed instead of 1 grab. The port has confirmed that as per the study conducted it envisages deployment of 1 grab per crane and does not foresee any difference in the handling rate on this account due to difference in the density. This Authority relies on the submissions made by the TPT based on the technical study of the port.

(vi). Capital cost:

The TPT has estimated the capital cost for the 100 tonne HMC at Rs.2041.00 lakhs and Rs.92.00 lakhs for one grab. The capital cost estimated by the TPT reckons freight and the duty benefit under EPCG scheme. The port has substantiated the base cost of the equipment with the budgetary quotation obtained by it. The capital cost estimated by TPT is fully relied upon in this analysis subject to updating the exchange rate of Euro at Rs.59.1725 to reflect the exchange rate prevailing at the time of concluding the analysis of this case. Accordingly, the estimated capital cost of the 100 Tonne HMC and a grab is considered at Rs.1992.51 lakhs and Rs.87.02 lakhs respectively.

(vii). Operating cost:

(a). No fuel consumption norm for a HMC is prescribed in the tariff guidelines of 2008. The fuel consumption estimated by TPT at 70 litres per hour for the 100 tonne HMC is at par with the consumption estimated by the Paradip Port Trust in its upfront tariff proposal for multipurpose berth which envisages deployment of 100 Tonne HMC. It is also in line with the fuel consumption considered while prescribing the hire charge for HMC at the PPT and the other Major Port Trusts. The unit cost of fuel is considered at Rs.40.44 per litre as per the prevailing rate reported by the port. Accordingly, the estimated fuel cost for 4,000 working hours as per norms prescribed in the guidelines works out to Rs.113.23 lakhs.

(b). The repairs and maintenance cost and insurance are estimated at 5% and 1% respectively of the capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.

(c). The guidelines of 2008 stipulate estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. The TPT has clarified that HMCs are expected to operate anywhere in the seven berths earmarked for deployment in port berths and is expected to move from one berth to another based on the demand for utilisation besides working in an open space like wharf crane and hence no specific storage area is envisaged. As the TPT does not propose to levy any licence fee from the operator, license fee is not factored in the operating cost.

(d). Depreciation is estimated at 10.34% on the capital cost of the crane as per the rate prescribed under the Companies Act 1956.

(e). Other expenses are estimated at 5% of the capital cost of crane as per the norms prescribed in the guidelines of 2008.

(viii). Subject to the above modification, the total estimated annual revenue requirement of operating HMC (without grab) is Rs.831.11 lakhs which is aggregate of operating cost of crane Rs.523.51 lakhs plus 16% return Rs.307.60 lakhs. The total estimated annual revenue requirement from grab is Rs.32.49 lakhs which is aggregate of operating cost of crane Rs.18.57 lakhs plus 16% return Rs.13.92 lakhs. The suggestion made by Tamil Nadu Electricity Board to allow only 12% ROCE instead of 16% cannot be considered as the rate of ROCE was reviewed recently by this Authority and it was decided to adopt ROCE of 16% for the year 2010-11 to determine tariff for major ports and private terminals.

The port has proposed a uniform rate of Rs.38 per tonne for hire of HMC and Rs.2.46 per tonne for grab. Though the port expects the HMC to handle dry bulk cargo as well as break bulk cargo at the port berths, it has not proposed differential rate for these cargo groups recognising the difference in their productivity rate. As stated earlier, the entire upfront tariff exercise is done for each cargo groups with reference to optimal capacity and separate upfront rate are prescribed for each cargo groups availing the service of HMC based on the handling rate of the respective cargo groups. The upfront rate for grab is merged with the upfront rate of HMC determined for bulk cargo.

Accordingly, the upfront tariff for hire of the HMC with grab for dry bulk cargo is prescribed at Rs.29.69 per tonne. The upfront tariff for hire of the HMC for handling steel and bagged cargo is prescribed at Rs.58.20 per tonne and Rs.93.17 per tonne for other cargo. The statement submitted by the TPT for use of HMC has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.

By way of abundant caution, it is stated that the unit upfront tariff prescribed for HMC in this case should not be compared with the ceiling charges earlier prescribed for hire of HMC in PPT, VPT, NMPT and TPT as they are governed by the tariff guidelines of 2005. Though the rates prescribed in those cases are with reference to optimal capacity for the HMC, the rates so fixed are subject to review once in the three years following the usual cost plus method and the rates in future cycle will be determined considering capital cost at written down value. Whereas in the upfront tariff fixed in this order, the rate is subject to indexation at 60% of the WPI as per the tariff guidelines of 2008.

- (ix). The TPT has proposed concessional rate for coastal cargo as per the extant Government policy. The revenue impact of allowing such concession is, however, not considered while arriving at the proposed concessional tariff. On being pointed out, the TPT has confirmed that only foreign cargo is envisaged to be handled by the HMCs and that there would be no coastal cargo. Though prescribing concession rate to coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for coastal category in line with the Government policy in this regard.
- (x). Considering the possibility of HMC deployment with different capacity range and also recognising that actual performance of HMC may vary from the standards assumed in this calculation, as stated earlier it may be necessary to prescribe tariff linked to performance levels. The TPT has also proposed a conditionality allowing increase / decrease in the base rate by 5% for increase/ decrease in the productivity by 1000 tonnes per day from the base productivity levels of 12500 tonnes / day for a 100 T HMC. None of the users/ bidders consulted in this proceedings have made any adverse comments or objection on the incentive/ disincentive scheme proposed by TPT. The proposed conditionality in principle is in line with the incentive/ disincentive scheme prescribed earlier in the cases. Instead of a general condition proposed by the TPT, a structured performance linked tariff structure in slabs for each cargo groups to be handled by the HMC is prescribed. The performance linked tariff will encourage a private service provider to maintain higher efficiency level in order to enhance his returns due to higher rates prescribed. Such efficiency improvement will also be benefit users due to faster turn around of vessel.
- (xi). The TPT has proposed conditions for arriving at the average berth day output of HMC, and has also proposed provisions to measure performance in case of breakdown of HMC for more than an hour, stoppage of operations of HMC, penalty in case of shifting of vessel on account of breakdown / non-performance of vessel, etc. The users/ bidders consulted in this proceedings have not raised any pointed objection on the conditionalities proposed by the TPT except ABG-LDA Bulk Handling Private Limited.

ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has pointed out that the evacuation rate from berth should not be ignored while assessing the handling capacity of the HMC. In the instant case the role of the operator is to deploy the HMC and provide cargo handling services from ship to shore or vice versa at the earmarked port wharfs. Hence capacity determination with reference to other factors stated by ABG-LDA Bulk Handling Private Limited is not warranted by the guidelines. However to address the concern of the ABG-LDA Bulk Handling Private Limited, the port is advised to ensure necessary logistic support will be available for quick evacuation of cargo from the wharf.

While proposing performance linked tariff, the port has proposed a condition giving allowance in calculating the total time of crane operation if stoppage for reasons not attributable to the operator is for more than 2 hours. For this purpose, a condition is proposed that all stoppage in loading/ unloading operations during working of HMC will have to be certified by the stevedores. The ABG-LDA Bulk Handling Private Limited has raised objection on the proposed condition citing that stevedores would be interested party and hence their view may not be unbiased. They have suggested to modify the condition allowing such certification of stoppage jointly certified by the operator with the stevedore or to appoint an independent surveyor.

It is notable that the proposal does not envisage the operator to offer a comprehensive service at a dedicated terminal. The HMC to be deployed is required to provide cargo handling service at the earmarked berths of the port itself. The proposed condition is therefore, modified authorising the port to nominate its officers or any other agency to certify the stoppage in loading/ unloading operations during the working of HMC. The proposed note is accordingly modified.

The port has furnished its comments / clarifications addressing the points made by ABG-LDA Bulk Handling Private Limited on the other conditionalities proposed by the port. Moreover, the proposed conditions are in line with the conditions prescribed in this Authority's Order dated 30 December 2009. The conditions proposed by the TPT are incorporated subject to modification suggested in the analysis in the preceding paragraphs.

- (xii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, included in upfront schedule are in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of TPT. Day is defined as calendar day or part thereof. The definition of this term is modified in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of TPT which states day means period starting from 6 am and ending at 6 am on the following day. The definitions of some of the terms which have commonly understood meaning are not incorporated.
- (xiii). The general terms and conditions for classification of vessel as foreign-going or coastal vessel are relevant for levy of vessel related charges and are not found relevant in the instant case and hence not incorporated in the proposed Scale of Rates. Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator and the conditions for concessional tariff applicable for coastal cargo are incorporated in the Scale of Rates.
- (xiv). As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed in the instant case would be applicable to all the projects to be bid out for deployment of HMC for handling identical cargo/ service at the Tuticorin Port Trust during the next five years.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant

to 31-March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of 1 January 2010 as reported by the TPT, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2 of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Tuticorin Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Tuticorin Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Tuticorin Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for deployment and operation of Harbour Mobile Crane under PPP model at Tuticorin Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

ANNEX - I

Formulation of Upfront Tariff for the proposed upgradation of Mechanical Handling Infrastructure at Berths I to VI & IX of Tuticorin Port through PPP Scheme on BOO basis

Sr. No.	Particulars	As furnished by Tuticorin Port Trust for a 100 T HMC		As considered by TAMP for Dry bulk - (a) food grains & fertiliser and (b). Coal, lime stone, minerals, etc.	
		Workings	Estimates	Norms prescribed in 2008 tariff guidelines for multipurpose cargo berth (workings)	Estimates
I	Optimal Capacity				
	Handling rate	30.5 x 20 x 85%	518 T / hour	Dry bulk a) Food grain, fertiliser = 10000 tonnes / days (for vessels more than 30000 tonnes parcel size) b) Coal, Lime stone, minerals, etc. = 10000 tonnes / days (25% above the handling norms prescribed in the guideline)	744
	Handling capacity / day	518 x 21	10878 T / day	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
	Annual Handling Capacity (in tonnes)	10878 x 330 days	3599740	744 x 4000 hours	2976000
	Annual Capacity (in Million tonnes)		3.599		2.976
		Workings	Estimates for HMC	Workings	Estimates for HMC
II	Capital Cost of Mobile Harbour Crane (Rs. Lakhs)		2041.00		1922.51
					87.02
III	Operating cost				
	(a). Fuel cost	70 x 35 x 2200 (70 Ltrs./hr. @ Rs.35/ltr.)	98.00	4000 hours (70 Ltrs./hr. @ Rs.40.44 / Ltr.)	113.23
	(b). Repairs & Maintenance cost	@ 5% of capital cost	102.05	5% on total capital cost	96.13
	(c). Insurance	@ 1% of capital cost	20.41	1% on total capital cost	19.23

(d). Depreciation	@ 10.34% of capital cost	211.04	9.51	As per norms prescribed in Companies Act (@ 10.34%)	198.79	9.00
(e). Rent (License Fee)		0.00	0.00			
(f). Other Expense	@ 5% of capital cost	102.05	4.60	5% of Gross fixed Asset Value	96.13	4.35
Total (a) to (f)		533.55	19.63		523.51	18.57
IV ROCE	@ 16% of capital cost	326.56	14.72	16% on capital cost	307.60	13.92
V Annual Revenue Requirement		860.11	34.35		831.11	32.49
VI Proposed rate per shift	Crane: 860.11* 100000/540 shifts Grab: 34.35* 100000 / 335 shifts, i.e. 62% of 540 shifts	Rs.159279.52	Rs.10260.69		---	---
VII Proposed rate per tonne (Foreign) in Rs.	Crane: 159279.52 / (12500/3) Grab: 10260.69 / (12500/3)	Rs.38.00	Rs.2.46	Revenue Requirement (in Rs.) / Capacity (in tonnes)	27.93	1.76
VII Proposed rate for MHC with grab per tonne (Foreign)		Rs.38.00	Rs.2.46	Rate per tonne for HMC with grab	29.69	
VIII Proposed rate for MHC with grab per tonne (Coastal)		Rs.22.80	Rs.1.48	@ 60% of foreign rate	17.81	

* 62% of optimal capacity of dry bulk has been considered for arriving at the unit rate for grab following the methodology adopted by the TPT.

B. For break bulk cargo

Sr. No.	Particulars	Norms (Workings)	Steel & bagged cargo	Others
I	Cargo Handling rate at 50% above the norms prescribed in upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo terminal (in tonnes / day)		6000	3750
II	Cargo Handling rate in tonnes / hour	Sr. no I / (24 hours * 70% utilisation norm)	357	223
III	Working hours (per annum)		4000	4000
IV	Capacity (tonnes / annum)	Sr. No II * III	1428000	892000
V	Annual Revenue Requirement (excluding grab cost) as estimated in the first table at Sr.No.V		831.11	831.11
VI	Proposed rate per tonne (Foreign going) in Rs.	Sr. No V / IV	58.20	93.17
VII	Proposed rate per tonne (Coastal) in Rs.	60% of Sr.No VI	34.92	55.90

Annex - II

TUTICORIN PORT TRUST

UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR OPERATING HARBOUR MOBILE CRANE AT BERTHS I TO VI AND IX IN TUTICORIN PORT TRUST

1.1. Definitions – General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). **“Day”** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). (a). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer.

- (c). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (d). The charges for coastal cargo vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (ii). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iv). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, the terminal operator shall not raise supplementary bills for short collection, if the amount due to the terminal operator is less than Rs.100/-.
- (v). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. CHARGES FOR HIRE OF HARBOUR MOBILE CRANES:

(I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Rate per tonne (in Rs.)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	25.24	15.14
10500-11499	26.72	16.03
11500-12499	28.21	16.93

12500	29.69	17.81
12501-13500	31.17	18.70
13501-14500	32.65	19.59
14501 - 15500	34.13	20.48

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	55.29	33.17
6000	58.20	34.92
6001-7000	61.11	36.67

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in Rs.)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	88.51	53.11
3750	93.17	55.90
3751-4750	97.83	58.70

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the TPT Officers or any other agency nominated by the TPT in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

3. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.

* * * * *